SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, March 27, 2018
Wednesday, April 18, 2018 (in camera)
Tuesday, April 24, 2018 (in camera)

Issue No. 33

Twelfth meeting:
Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts

and

First and second meetings:
Study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters

APPEARING:
The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport

INCLUDING:
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-49)

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 27 mars 2018
Le mercredi 18 avril 2018 (à huis clos)
Le mardi 24 avril 2018 (à huis clos)

Fascicule nº 33

Douzième réunion :
Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois

et

Première et deuxième réunions :
Étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels

COMPARAÎT :
L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports

Y COMPRIS :
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-49)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53906-53966-53975

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu
Cormier
* Day
(or Mercer)
Gagné
Galvez
Griffin
* Harder, C.P.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Dawson replaced the Honourable Senator Day (*March 29, 2018*).

The Honourable Senator Day replaced the Honourable Senator Dawson (*March 27, 2018*).

The Honourable Senator Dawson replaced the Honourable Senator Day (*March 27, 2018*).

The Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Eggleton, P.C. (*March 27, 2018*).

The Honourable Senator Eggleton, P.C., replaced the Honourable Senator Mercer (*March 22, 2018*).

The Honourable Senator Day replaced the Honourable Senator Dawson (*March 22, 2018*).

The Honourable Senator Gagné replaced the Honourable Senator Omidvar (*March 22, 2018*).

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator Duffy (*March 22, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu
Cormier
* Day
(ou Mercer)
Gagné
Galvez
Griffin
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Dawson a remplacé l'honorable sénateur Day (*le 29 mars 2018*).

L'honorable sénateur Day a remplacé l'honorable sénateur Dawson (*le 27 mars 2018*).

L'honorable sénateur Dawson a remplacé l'honorable sénateur Day (*le 27 mars 2018*).

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénateur Eggleton, C.P. (*le 27 mars 2018*).

L'honorable sénateur Eggleton, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Mercer (*le 22 mars 2018*).

L'honorable sénateur Day a remplacé l'honorable sénateur Dawson (*le 22 mars 2018*).

L'honorable sénatrice Gagné a remplacé l'honorable sénatrice Omidvar (*le 22 mars 2018*).

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénateur Duffy (*le 22 mars 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, October 31, 2017:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Joyal, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate under rule 12-7(6);

That it be further authorized to examine and report on the elements related to its mandate found in the ministerial mandate letters of the Minister of Transport, the Minister of Infrastructure and Communities and the Minister of Canadian Heritage;

That the papers and evidence received and taken and work already accomplished by the committee on this subject since the beginning the First Session of the Forty-second Parliament, as authorized by the Senate on January 28, 2016, be referred back to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2018.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 31 octobre 2017 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Joyal, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur de nouvelles questions liées à son mandat aux termes de l'article 12-7[illegible] Règlement;

Qu'il soit également autorisé à mener une étude et à faire rapport sur les questions liées à son mandat qui se trouvent dans les lettres de mandat du ministre des Transports, du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et du ministre du Patrimoine canadien;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux déjà accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la première session de la quarante deuxième législature, tel qu'autorisé par le Sénat le 28 janvier 2016, soient retournés au comité;

Que le comité dépose son rapport final au plus tard le 30 juin 2018.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La greffière du Sénat,

Nicole Proulx

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2018
(96)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:18 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Cormier, Day, Eggleton, P.C., Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mitchell, Plett and Tkachuk (13).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Shaila Anwar, Deputy Principal Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Transport Canada:

Helena Borges, Associate Deputy Minister (retired);

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director.

The chair made a statement.

The minister made a statement and, together with Ms. Borges and Mr. Langlois, answered questions.

At 9:15 a.m., the committee suspended.

At 9:20 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

Ms. Borges and Mr. Langlois were invited to remain at the table and answered questions from time to time.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 mars 2018
(96)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 8 h 18, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Cormier, Day, Eggleton, C.P., Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mitchell, Plett et Tkachuk (13).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Shaila Anwar, greffière principale adjointe, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 27 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Helena Borges, sous-ministre déléguée (à la retraite);

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé.

Le président fait une déclaration.

Le ministre fait une déclaration et, avec Mme Borges et M. Langlois, répond aux questions.

À 9 h 15, la séance est suspendue.

À 9 h 20, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Mme Borges et M. Langlois sont invités à demeurer à la table et répondent aux questions de temps à autre.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

With leave, and pursuant to rule 12-20(3), it was agreed that the clauses be considered in groups of 10.

It was agreed that clauses 2 to 10 carry.

It was agreed that clauses 11 to 13 carry.

The chair asked whether clause 14 shall carry.

The Honourable Senator Boisvenu moved that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, by adding the following after line 18:

> "**(3.1)** The factors that the Minister may consider to determine whether a proposed arrangement raises significant considerations with respect to the public interest under subsection (6) and, if applicable, to render a final decision regarding the arrangement under subsection 53.73(8), include the arrangement's effects on
>
> **(a)** competition;
>
> **(b)** air carriers;
>
> **(c)** air service;
>
> **(d)** aviation safety;
>
> **(e)** the environment; and
>
> **(f)** passengers."

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Boisvenu moved that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, by adding the following after line 24:

> "**(5.1)** Within 10 days after the day on which he or she receives the notice with the information referred to in subsection (2), the Minister shall make public a summary of the proposed arrangement that does not include any confidential information. The Minister shall give interested persons at least 20 days to present observations, in writing, on the significant considerations with respect to the public interest that the proposed arrangement raises."

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Boisvenu moved that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 10, by replacing line 9 with the following:

> "**53.77 (0.1)** Every two years after the day on which an arrangement is authorized, the Minister shall review the arrangement to determine the concerns, if any, that it raises with respect to the public interest and competition.
>
> **(1)** The Minister may, at any time after the sec-".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted by a show of hands.

Avec le consentement du comité et conformément à l'article 12-20(3) du Règlement, il est convenu d'étudier les articles par groupes de 10.

Il est convenu que les articles 2 à 10 sont adoptés.

Il est convenu que les articles 11 à 13 sont adoptés.

Le président demande si l'article 14 est adopté.

L'honorable sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, page 7, par adjonction, après la ligne 18, de ce qui suit :

> « **(3.1)** Les facteurs que le ministre peut prendre en compte pour établir si l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public aux termes du paragraphe (6) et, le cas échéant, pour rendre sa décision définitive en application du paragraphe 53.73(8), comprennent notamment les effets de l'entente sur :
>
> **a)** la concurrence;
>
> **b)** les transporteurs aériens;
>
> **c)** le service aérien;
>
> **d)** la sécurité aérienne;
>
> **e)** l'environnement;
>
> **f)** les passagers. »

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, page 7, par adjonction, après la ligne 24, de ce qui suit :

> « **(5.1)** Dans les dix jours suivant la date de réception de l'avis comportant les renseignements visés au paragraphe (2), le ministre rend public un sommaire de l'entente qui ne comporte aucun renseignement confidentiel. Il accorde aux intéressés un délai d'au moins vingt jours pour lui présenter, par écrit, des observations quant aux importantes questions d'intérêt public que l'entente soulève. ».

La motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, page 10, par substitution à la ligne 6, de ce qui suit :

> « **53.77 (0.1)** Tous les deux ans après la date où l'entente a été autorisée, le ministre examine l'entente afin d'établir, le cas échéant, les préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.
>
> **(1)** Le ministre peut, en tout temps après le ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix au moyen d'un vote à main levée, est adoptée.

It was agreed that clause 14, as amended, carry.

The chair asked whether clause 15 shall carry.

The Honourable Senator Cormier moved that Bill C-49 be amended in clause 15, on page 13, by replacing line 13 with the following:

"owned directly or indirectly by one or more non-Canadians authorized".

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 15, as amended, carry.

It was agreed that clause 16 carry.

The chair asked whether clause 17 shall carry.

The Honourable Senator Gagné moved that Bill C-49 be amended in clause 17, on page 13,

(a) by replacing lines 28 to 33 with the following:

"**67.3** The Agency may, to the extent that it considers it"; and

(b) by replacing line 35 with the following:

"of the same flight all or part of its de-".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 17, as amended, carry.

The chair asked whether clause 18 shall carry.

The Honourable Senator Gagné moved that Bill C-49 be amended in clause 18, on page 14,

(a) by replacing lines 17 to 21 with the following:

"Agency receives a written complaint."; and

(b) by replacing lines 23 and 24 with the following:

"to some or to all passengers of the same flight, all or part of the Agency's decision".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 18, as amended, carry.

The chair asked whether clause 19 shall carry.

The Honourable Senator Boisvenu moved that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 15, by adding the following after line 26:

Il est convenu d'adopter l'article 14 amendé.

Le président demande si l'article 15 est adopté.

L'honorable sénateur Cormier propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 15, page 13, par substitution, à la ligne 14, de ce qui suit :

« avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un ou ».

La motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 15 amendé.

Il est convenu que l'article 16 est adopté.

Le président demande si l'article 17 est adopté.

L'honorable sénatrice Gagné propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 17, page 13 :

a) par substitution, aux lignes 31 à 36, de ce qui suit :

« **67.3** L'Office peut, dans la mesure qu'il estime indiquée, »;

b) par substitution, aux lignes 38 et 39, de ce qui suit :

« gers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adopté.

Il est convenu d'adopter l'article 17 amendé.

Le président demande si l'article 18 est adopté.

L'honorable sénatrice Gagné propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 18, page 14 :

a) par substitution, aux lignes 9 à 13, de ce qui suit :

« **(iii)** sur dépôt d'une plainte écrite, enjoindre à tout licencié ou trans- »;

b) par substitution, aux lignes 22 à 26, de ce qui suit :

« sagers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)b), ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 18 amendé.

Le président demande si l'article 19 est adopté.

L'honorable sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 19, page 15, par adjonction, après la ligne 29, de ce qui suit :

"**(d.1)** respecting the carrier's obligation to make the terms and conditions of carriage of the body of a deceased person or other human remains readily available to passengers in language that is simple, clear and concise;".

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Eggleton moved that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 15, by replacing line 31 with the following:

"tarmac delays over 90 minutes, including the obliga-".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Cormier moved that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 15, by adding the following after line 38:

"**(1.1)** The Agency shall, after consulting with the Minister, make regulations in relation to flights within Canada, respecting the carrier's obligation to provide services in both official languages.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Eggleton moved that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 16, by adding the following after line 11:

"**86.12 (1)** Three years after the day on which this section comes into force, and every five years afterwards, the regulations made under section 86.11 shall be reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both Houses designated or established for that purpose.

(2) The committee shall, as soon as possible after the review is completed, submit to Parliament a report on the review.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 19, as amended, carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clauses 21 and 22 carry.

The chair asked whether clause 23 shall carry.

The Honourable Senator Galvez moved that Bill C-49 be amended in clause 23, on page 18, by replacing lines 6 to 8 with the following:

"**(1.01)** The Agency may, of its own motion, conduct an investigation to determine whether a company is not fulfilling any of its service obligations.

« **(d.1)** régir l'obligation, pour le transporteur, de rendre facilement accessibles aux passagers en langage simple, clair et concis les conditions de transport d'une dépouille et d'autres restes humains; ».

La motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Eggleton propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 19, page 15, par substitution, à la ligne 34, de ce qui suit :

« tard de plus de quatre-vingt-dix minutes sur l'aire de trafic, notam- ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Cormier propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 19, page 15, par adjonction, après la ligne 41, de ce qui suit :

« **(1.1)** L'Office prend, après consultation du ministre, des règlements relatifs aux vols à l'intérieur du Canada, pour régir l'obligation, pour le transporteur, de fournir des services dans les deux langues officielles. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Eggleton propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 19, page 16, par adjonction, après la ligne 10, de ce qui suit :

« **86.12 (1)** Trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent article et tous les cinq ans par la suite, les règlements pris en vertu de l'article 86.11 sont soumis à l'examen du comité soit du Sénat, soit de la Chambre des communes, soit mixte, constitué ou désigné pour les examiner.

(2) Dès que possible après l'achèvement de l'examen, le comité présente au Parlement un rapport de l'examen. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 19 amendé.

Il est convenu que l'article 20 est adopté.

Il est convenu que les articles 21 et 22 sont adoptés.

Le président demande si l'article 23 est adopté.

L'honorable sénatrice Galvez propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 23, page 18, par substitution, aux lignes 10 à 12, de ce qui suit :

« **(1.01)** L'Office peut, de sa propre initiative, mener une enquête pour décider si une compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114.

(1.1) For the purpose of an investigation conducted under subsection (1) or (1.01), the Agency shall allow a company at least 20 days to file an answer and, in the case of an investigation conducted under subsection (1), at least 10 days for a complainant to file a reply.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 23, as amended, carry.

It was agreed that clauses 24 to 28 carry.

The chair asked whether clause 29 shall carry.

The Honourable Senator Plett moved that Bill C-49 be amended in clause 29, on page 22, by replacing line 32 with the following:

"the movement of the shipper's traffic in the reasonable direction of the traffic and its destination;".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Plett moved that Bill C-49 be amended in clause 29, on page 23, by replacing line 24 with the following:

"in Canada and is in the reasonable direction of the shipper's traffic and its destination;".

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The Honourable Senator Griffin moved that Bill C-49 be amended in clause 29, on page 24, by adding the following after line 26:

"**(5)** For the purpose of paragraph 3(b), an interchange located in the metropolitan area of Montreal is deemed to be the nearest interchange and to be located outside the Quebec - Windsor corridor if

(a) the point of origin or destination of the movement of the shipper's traffic is located in New Brunswick or Nova Scotia; and

(b) the shipper has access to the lines of only one class 1 rail carrier at the point of origin or destination.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 29, as amended, carry.

It was agreed that clause 30 carry.

It was agreed that clauses 31 to 40 carry.

It was agreed that clauses 41 to 45 carry.

The chair asked whether clause 46 shall carry.

(1.1) Dans le cadre d'une enquête menée au titre des paragraphes (1) ou (1.01), l'Office accorde à la compagnie au moins vingt jours pour produire sa réponse et, en ce qui concerne une enquête menée au titre du paragraphe (1), au moins dix jours au plaignant pour produire sa réplique. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 23 amendé.

Il est convenu que les articles 24 à 28 sont adoptés.

Le président demande si l'article 29 est adopté.

L'honorable sénateur Plett propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 29, page 22, par substitution à la ligne 30, de ce qui suit :

« destination du transport dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Plett propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 29, page 23, par substitution, à la ligne 27, de ce qui suit :

« ou à la distance supérieure prévue par règlement et le transport est effectué dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; ».

La motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénatrice Griffin propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 29, page 24, par adjonction, après la ligne 30, de ce qui suit :

« **(5)** Pour l'application de l'alinéa (3)b), un lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être le plus proche et être situé à l'extérieur de l'axe Québec-Windsor si les conditions ci-après sont remplies :

a) le point d'origine ou de destination du transport est situé au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse;

b) l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine ou de destination. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 29 amendé.

Il est convenu que l'article 30 est adopté.

Il est convenu que les articles 31 à 40 sont adoptés.

Il est convenu que les articles 41 à 45 sont adoptés.

Le président demande si l'article 46 est adopté.

The Honourable Senator Galvez moved that Bill C-49 be amended in clause 46, on page 37,

(a) by replacing line 3 with the following:

"46 (1) Subsection 161(2) of the Act is amended by"; and

(b) by adding the following after line 7:

"(2) Subsection 161(2) of the Act is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d), by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the request of the shipper, if any, for the Agency to determine the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.

(2.1) The Agency shall, at the request of the shipper made in accordance with paragraph (2)(f), determine and provide to the parties, within 10 days after the day on which it refers the matter for arbitration under subsection 162(1), the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 46, as amended, carry.

It was agreed that clauses 47 to 59 carry.

The Honourable Senator Griffin moved that Bill C-49 be amended, on page 42, by adding the following after line 22:

"59.1 (1) Schedule II to the Act is amended by replacing "Bean (except soybean) derivatives (flour, protein, isolates, fibre)" with "Bean derivatives (flour, protein, isolates, fibre)".

(2) Schedule II to the Act is amended by replacing "Beans (except soybeans), including faba beans, splits and screenings" with "Beans, including faba beans, splits and screenings".".

After debate, the question being put on the motion in amendment that new clause 59.1 carry, it was adopted.

It was agreed that clause 60 carry.

The committee agreed to reorder consideration of certain clauses.

The chair asked whether clause 62 shall carry.

The Honourable Senator MacDonald moved that Bill C-49 be amended in clause 62, on page 47, by replacing line 3 with the following:

"that information, its collection, its preservation, its destruction, its".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

The chair asked whether clause 61 shall carry.

L'honorable sénatrice Galvez propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 46, page 37 :

a) par substitution, à la ligne 3, de ce qui suit :

« 46 (1) Le paragraphe 161(2) de la même loi est modi-;

b) par adjonction, après la ligne 8, de ce qui suit :

« (2) Le paragraphe 161(2) de la même loi est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) le cas échéant, la demande présentée par l'expéditeur à l'Office afin que celui-ci établisse les frais variables du transport de marchandises visé par l'arbitrage.

(2.1) À la demande de l'expéditeur présentée conformément à l'alinéa (2)f), l'Office établit les frais variables du transport de marchandises, visé par l'arbitrage et en communique les résultats aux parties dans les 10 jours suivant la date à laquelle il renvoie la question à l'arbitrage en application du paragraphe 162(1). ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 46 amendé.

Il est convenu que les articles 47 à 59 sont adoptés.

L'honorable sénatrice Griffin propose que le projet de loi C-49 soit modifié, page 42, par adjonction, après la ligne 19, de ce qui suit :

« 59.1 (1) Dans l'annexe II de la même loi, « Dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres) » est remplacé par « Dérivés de la fève (farine, protéines, isolats, fibres) ».

(2) Dans l'annexe II de la même loi, « Fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures » est remplacé par « Fèves, marais, les fèves cassées et les criblures ». ».

Après débat, la motion d'amendement voulant que l'ajout de l'article 59.1 soit adopté, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que l'article 60 est adopté.

Il est convenu de modifier l'ordre d'étude de certains articles.

Le président demande si l'article 62 est adopté.

L'honorable sénateur MacDonald propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 62, page 47, par substitution, à la ligne 3, de ce qui suit :

« l'enregistrement, la collecte, la conservation, la destruction, l'utilisa- ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Le président demande si l'article 61 est adopté.

The Honourable Senator MacDonald moved that Bill C-49 be amended in clause 61, on page 43, by adding the following after line 32:

> "**(2.1)** If the company referred to in subsection (1) operates railway equipment that crosses the Canada-United States border, the company shall, in the prescribed manner and circumstances, destroy all the information that was recorded under that subsection before the railway equipment departs from Canada.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negatived by a show of hands.

The chair asked whether clause 62 shall carry.

The Honourable Senator Eggleton moved that Bill C-49 be amended in clause 62,

(a) on page 44,

(i) by deleting lines 8 to 25, and

(ii) by replacing line 26 with the following:

> "**17.91** A company that collects or communicates infor-";

(b) on page 45,

(i) by replacing line 2 with the following:

> "Schedule I to that Act relating to the collection,", and

(ii) by replacing line 7 with the following:

> "in paragraph (a) and that limits the collection,";

(c) on page 46,

(i) by replacing line 23 with the following:

> "subsections 17.92(3) and 17.93(2) is admissible", and

(ii) by replacing line 34 with the following:

> "specifications, installation and maintenance; and"; and

(d) on page 47, by replacing lines 5 to 7 with the following:

> "Minister — its selection and access to it.".

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negatived by a show of hands.

The Honourable Senator Gagné moved that Bill C-49 be amended in clause 62, on page 44,

(a) by replacing lines 10 to 14 with the following:

> "for the purpose of determining the causes and contributing factors of", and

(b) by deleting lines 20 to 22

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted by a show of hands.

L'honorable sénateur MacDonald propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 61, page 44, par adjonction, après la ligne 2, de ce qui suit :

> « **(2.1)** La compagnie visée au paragraphe (1) qui exploite du matériel ferroviaire appelé à franchir la frontière canado-américaine détruit, selon les modalités et les circonstances réglementaires, les renseignements enregistrés en application de ce paragraphe avant que le matériel ferroviaire quitte le Canada. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix au moyen d'un vote à main levée, est rejetée.

Le président demande si l'article 62 est adopté.

L'honorable sénateur Eggleton propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 62,

a) à la page 44,

(i) par suppression des lignes 11 à 31;

(ii) par substitution, à la ligne 32, de ce qui suit :

> « **17.91** La compagnie qui recueille ou communique »;

b) à la page 45,

(i) par substitution, à la ligne 5, de ce qui suit :

> « tivement à la collecte, à la communica- »;

(ii) par substitution à la ligne 10, de ce qui suit :

> « l'alinéa a) qui restreint la collecte, la com- »;

c) à la page 46, par substitution, à la ligne 26, de ce qui suit :

> « utilisés en vertu des paragraphes 17.92(3) ou »;

d) à la page 47, par substitution, aux lignes 6 à 8, de ce qui suit :

> « ceux-ci. »

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix au moyen d'un vote à main levée, est rejetée.

L'honorable sénatrice Gagné propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 62, page 44, comme suit :

a) par substitution, aux lignes 13 à 17, de ce qui suit :

> « paragraphe 17.31(1) pour déterminer les causes et facteurs d'un accident ou »;

b) par suppression des lignes 24 à 27.

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix au moyen d'un vote à main levée, est adoptée.

The chair asked whether clause 61 shall carry.

The Honourable Senator MacDonald moved that Bill C-49 be amended in clause 61, on page 43, by adding the following after line 28:

> "**(1.1)** The prescribed recording instruments referred to in paragraph (1)(a) that are used to record the interior of the railway equipment shall not be capable of making a visual recording by any means."

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negatived by a show of hands.

It was agreed that clause 61 carry.

It was agreed that clause 62, as amended, carry.

It was agreed that clauses 63 to 98 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

After debate, it was agreed that observations be appended to the committee's report on the bill.

It was agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the observations being appended to the report taking into consideration today's discussion and with any necessary editorial, grammatical or translation changes as required.

It was agreed that Bill C-49 be reported with amendments and with observations to the Senate, at the earliest opportunity.

At 11:22 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 18, 2018
(97)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:52 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Plett and Tkachuk (11).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Le président demande si l'article 61 est adopté.

L'honorable sénateur MacDonald propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 61, page 43, par adjonction, après la ligne 32, de ce qui suit :

> « **(1.1)** Les appareils d'enregistrement réglementaires visés à l'alinéa (1)a) qui sont utilisés pour enregistrer l'intérieur du matériel ferroviaire ne peuvent d'aucune façon produire d'enregistrement visuel. »

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix au moyen d'un vote à main levée, est rejetée.

Il est convenu que l'article 61 est adopté.

Il est convenu d'adopter l'article 62 amendé.

Il est convenu que les articles 63 à 98 sont adoptés.

Il est convenu d'adopter l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi amendé.

Après débat, il est convenu d'annexer des observations au rapport du comité sur le projet de loi.

Il est convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à donner son approbation à la version définitive des observations à annexer au rapport selon les changements discutés aujourd'hui et à y apporter les changements nécessaires, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction.

Il est convenu qu'il soit fait rapport au Sénat du projet de loi C-49 avec les propositions d'amendement et avec observations dès que possible.

À 11 h 22, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 18 avril 2018
(97)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 18 h 52, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Plett et Tkachuk (11).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 31, 2017, the committee began its study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), considered a draft agenda (future business).

At 7:42 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2018
(98)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 9:35 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Plett and Tkachuk (12).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 31, 2017, the committee continued its study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), considered a draft agenda (future business).

At 10 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 31 octobre 2017, le comité entreprend l'étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 42, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 24 avril 2018
(98)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Plett et Tkachuk (12).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 31 octobre 2017, le comité poursuit l'étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 10 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Victor Senna

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, March 28, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the order of reference of December 8, 2017, examined the said bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Clause 14, pages 7 and 10*:

(*a*) On page 7,

(i) add the following after line 18:

"**(3.1)** The factors that the Minister may consider to determine whether a proposed arrangement raises significant considerations with respect to the public interest under subsection (6) and, if applicable, to render a final decision regarding the arrangement under subsection 53.73(8), include the arrangement's effects on

(a) competition;

(b) air carriers;

(c) air service;

(d) aviation safety;

(e) the environment; and

(f) passengers.", and

(ii) add the following after line 24:

"**(5.1)** Within 10 days after the day on which he or she receives the notice with the information referred to in subsection (2), the Minister shall make public a summary of the proposed arrangement that does not include any confidential information. The Minister shall give interested persons at least 20 days to present observations, in writing, on the significant considerations with respect to the public interest that the proposed arrangement raises."; and

(*b*) on page 10, replace line 9 with the following:

"**53.77 (0.1)** Every two years after the day on which an arrangement is authorized, the Minister shall review the arrangement to determine the concerns, if any, that it raises with respect to the public interest and competition.

(1) The Minister may, at any time after the sec-".

2. *Clause 15, page 13*: Replace line 13 with the following:

"owned directly or indirectly by one or more non-Canadians authorized".

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 28 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, a, conformément à l'ordre de renvoi du 8 décembre 2017, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les modifications suivantes :

1. *Article 14, pages 7 et 10* :

a) À la page 7 :

(i) ajouter, après la ligne 18, ce qui suit :

"**(3.1)** Les facteurs que le ministre peut prendre en compte pour établir si l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public aux termes du paragraphe (6) et, le cas échéant, pour rendre sa décision définitive en application du paragraphe 53.73(8), comprennent notamment les effets de l'entente sur :

a) la concurrence;

b) les transporteurs aériens;

c) le service aérien;

d) la sécurité aérienne;

e) l'environnement;

f) les passagers. »,

(ii) ajouter, après la ligne 24, ce qui suit :

« **(5.1)** Dans les dix jours suivant la date de réception de l'avis comportant les renseignements visés au paragraphe (2), le ministre rend public un sommaire de l'entente qui ne comporte aucun renseignement confidentiel. Il accorde aux intéressés un délai d'au moins vingt jours pour lui présenter, par écrit, des observations quant aux importantes questions d'intérêt public que l'entente soulève. »;

b) à la page 10, remplacer la ligne 6, par ce qui suit :

« **53.77 (0.1)** Tous les deux ans après la date où l'entente a été autorisée, le ministre examine l'entente afin d'établir, le cas échéant, les préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.

(1) Le ministre peut, en tout temps après le ».

2. *Article 15, page 13* : Remplacer la ligne 14, par ce qui suit :

« avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un ou ».

3. *Clause 17, page 13*:

(*a*) Replace lines 28 to 33 with the following:

"**67.3** The Agency may, to the extent that it considers it"; and

(*b*) replace line 35 with the following:

"of the same flight all or part of its de-".

4. *Clause 18, page 14*:

(*a*) Replace lines 17 to 21 with the following:

"Agency receives a written complaint,"; and

(*b*) replace lines 23 and 24 with the following:

"to some or to all passengers of the same flight, all or part of the Agency's decision".

5. *Clause 19, pages 15 and 16*:

(*a*) On page 15,

(i) add the following after line 26:

"**(d.1)** respecting the carrier's obligation to make the terms and conditions of carriage of the body of a deceased person or other human remains readily available to passengers in language that is simple, clear and concise;",

(ii) replace line 31 with the following:

"tarmac delays over 90 minutes, including the obliga-", and

(iii) add the following after line 38:

"**(1.1)** The Agency shall, after consulting with the Minister, make regulations in relation to flights within Canada, respecting the carrier's obligation to provide services in both official languages."; and

(*b*) on page 16, add the following after line 11:

"**86.12 (1)** Three years after the day on which this section comes into force, and every five years afterwards, the regulations made under section 86.11 shall be reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both Houses designated or established for that purpose.

(2) The committee shall, as soon as possible after the review is completed, submit to Parliament a report on the review.".

6. *Clause 23, page 18*: Replace lines 6 to 8 with the following:

3. *Article 17, page 13* :

a) Remplacer les lignes 31 à 36, par ce qui suit :

« **67.3** L'Office peut, dans la mesure qu'il estime indiquée, »;

b) remplacer les lignes 38 et 39, par ce qui suit :

« gers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une ».

4. *Article 18, page 14* :

a) Remplacer les lignes 9 à 13, par ce qui suit :

« **(iii)** sur dépôt d'une plainte écrite, enjoindre à tout licencié ou trans- »;

b) remplacer les lignes 22 à 26, par ce qui suit :

« sagers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)b), ».

5. *Article 19, pages 15 et 16* :

a) À la page 15 :

(i) ajouter, après la ligne 29, ce qui suit :

« **d.1)** régir l'obligation, pour le transporteur, de rendre facilement accessibles aux passagers en langage simple, clair et concis les conditions de transport d'une dépouille et d'autres restes humains; »,

(ii) remplacer la ligne 34, par ce qui suit :

« tard de plus de quatre-vingt-dix minutes sur l'aire de trafic, notam- »,

(iii) ajouter, après la ligne 41, ce qui suit :

« **(1.1)** L'Office prend, après consultation du ministre, des règlements relatifs aux vols à l'intérieur du Canada, pour régir l'obligation, pour le transporteur, de fournir des services dans les deux langues officielles. »;

b) à la page 16, ajouter, après la ligne 10, ce qui suit :

« **86.12 (1)** Trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent article et tous les cinq ans par la suite, les règlements pris en vertu de l'article 86.11 sont soumis à l'examen du comité soit du Sénat, soit de la Chambre des communes, soit mixte, constitué ou désigné pour les examiner.

(2) Dès que possible après l'achèvement de l'examen, le comité présente au Parlement un rapport de l'examen. ».

6. *Article 23, page 18* : Remplacer les lignes 10 à 12, par ce qui suit :

"**(1.01)** The Agency may, of its own motion, conduct an investigation to determine whether a company is not fulfilling any of its service obligations.

(1.1) For the purpose of an investigation conducted under subsection (1) or (1.01), the Agency shall allow a company at least 20 days to file an answer and, in the case of an investigation conducted under subsection (1), at least 10 days for a complainant to file a reply.".

7. *Clause 29, pages 22 to 24*:

(*a*) On page 22, replace line 32 with the following:

"the movement of the shipper's traffic in the reasonable direction of the traffic and its destination;";

(*b*) on page 23, replace line 24 with the following:

"in Canada and is in the reasonable direction of the shipper's traffic and its destination;"; and

(*c*) on page 24, add the following after line 26:

"**(5)** For the purpose of paragraph 3(b), an interchange located in the metropolitan area of Montreal is deemed to be the nearest interchange and to be located outside the Quebec - Windsor corridor if

(a) the point of origin or destination of the movement of the shipper's traffic is located in New Brunswick or Nova Scotia; and

(b) the shipper has access to the lines of only one class 1 rail carrier at the point of origin or destination.".

8. *Clause 46, page 37*:

(*a*) Replace line 3 with the following:

"**46 (1) Subsection 161(2) of the Act is amended by**"; and

(*b*) add the following after line 7:

"**(2) Subsection 161(2) of the Act is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d), by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):**

(f) the request of the shipper, if any, for the Agency to determine the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.

(2.1) The Agency shall, at the request of the shipper made in accordance with paragraph (2)(f), determine and provide to the parties, within 10 days after the day on which it refers the matter for arbitration under subsection 162(1), the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.".

9. *New clause 59.1, page 42*: Add the following after line 22:

« **(1.01)** L'Office peut, de sa propre initiative, mener une enquête pour décider si une compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114.

(1.1) Dans le cadre d'une enquête menée au titre des paragraphes (1) ou (1.01), l'Office accorde à la compagnie au moins vingt jours pour produire sa réponse et, en ce qui concerne une enquête menée au titre du paragraphe (1), au moins dix jours au plaignant pour produire sa réplique. ».

7. *Article 29, pages 22 à 24* :

a) À la page 22, remplacer la ligne 30, par ce qui suit :

« destination du transport dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; »;

b) à la page 23, remplacer la ligne 27, par ce qui suit :

« ou à la distance supérieure prévue par règlement et le transport est effectué dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; »;

c) à la page 24, ajouter, après la ligne 30, ce qui suit :

« **(5)** Pour l'application de l'alinéa (3)b), un lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être le plus proche et être situé à l'extérieur de l'axe Québec - Windsor si les conditions ci-après sont remplies :

a) le point d'origine ou de destination du transport est situé au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse;

b) l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine ou de destination. ».

8. *Article 46, page 37* :

a) Remplacer la ligne 3, par ce qui suit :

« **46 (1) Le paragraphe 161(2) de la même loi est modi-** »;

b) ajouter, après la ligne 8, ce qui suit :

« **(2) Le paragraphe 161(2) de la même loi est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :**

f) le cas échéant, la demande présentée par l'expéditeur à l'Office afin que celui-ci établisse les frais variables du transport de marchandises visé par l'arbitrage.

(2.1) À la demande de l'expéditeur présentée conformément à l'alinéa (2)f), l'Office établit les frais variables du transport de marchandises visé par l'arbitrage et en communique les résultats aux parties dans les 10 jours suivant la date à laquelle il renvoie la question à l'arbitrage en application du paragraphe 162(1). ».

9. *Nouvel article 59.1, page 42* : Ajouter, après la ligne 19, ce qui suit :

"59.1 (1) Schedule II to the Act is amended by replacing "Bean (except soybean) derivatives (flour, protein, isolates, fibre)" with "Bean derivatives (flour, protein, isolates, fibre)".

(2) Schedule II to the Act is amended by replacing "Beans (except soybeans), including faba beans, splits and screenings" with "Beans, including faba beans, splits and screenings".".

10. *Clause 62, pages 44 and 47*:

(*a*) On page 44,

(i) replace lines 10 to 14 with the following:

"for the purpose of determining the causes and contributing factors of", and

(ii) delete lines 20 to 22; and

(*b*) on page 47, replace line 3 with the following:

"that information, its collection, its preservation, its destruction, its".

Your committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

« 59.1 (1) Dans l'annexe II de la même loi, « Dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres) » est remplacé par « Dérivés de la fève (farine, protéines, isolats, fibres) ».

(2) Dans l'annexe II de la même loi, « Fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures » est remplacé par « Fèves, marais, les fèves cassées et les criblures ». ».

10. *Article 62, pages 44 et 47* :

a) À la page 44 :

(i) remplacer les lignes 13 à 17, par ce qui suit :

« paragraphe 17.31(1) pour déterminer les causes et facteurs d'un accident ou »,

(ii) supprimer les lignes 24 à 27;

b) à la page 47, remplacer la ligne 3, par ce qui suit :

« l'enregistrement, la collecte, la conservation, la destruction, l'utilisa- ».

Votre comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

Observations

The committee heard witnesses from the Canadian National Institute for the Blind and the Council of Canadians with Disabilities, who discussed the barriers that people with disabilities face when accessing air transportation services. For example, people with disabilities may face particular challenges with long tarmac delays as well as with the carriage of their mobility equipment and service animals.

The committee would therefore encourage the Canadian Transportation Agency to include stakeholders representing people with disabilities in its public consultations regarding the development of regulations to implement an air passenger bill of rights.

Observations

Des représentants de l'Institut national canadien pour les aveugles et du Conseil des Canadiens avec déficiences ont parlé au comité des obstacles auxquels sont confrontées les personnes avec déficiences qui souhaitent prendre l'avion. Par exemple, le transport de son animal d'assistance et de son appareil d'aide à la mobilité ainsi que de longs retards sur le tarmac peuvent causer des difficultés particulières à une personne avec déficiences.

Le comité recommanderait donc à l'Office des transports du Canada d'inclure des intervenants qui représentent les personnes avec déficiences dans ses consultations publiques sur l'élaboration de la réglementation visant la mise en œuvre d'une déclaration des droits des passagers aériens.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day at 8:18 a.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The committee is completing its study of Bill C-49, the Transportation Modernization Act.

There are two parts to the meeting today. For the first part, we are pleased to have appearing before us the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport. He is accompanied by, from Transport Canada, officials Helena Borges, retired Associate Deputy Minister, and Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director. Welcome to our meeting.

I invite the minister to make his opening remarks, and then senators will have questions.

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport: It is a real pleasure to be back in front of this committee.

[*Translation*]

Thank you for all the work you have done these past months. This bill is very important to the transportation sector, and I know you have examined it very carefully. I thank you for that, and I am pleased to be back here today to answer your questions.

Since you already have my remarks from yesterday before you, I will not take the time to read them.

[*English*]

Today, perhaps as an opening, I'd like to make three points. First, a great deal of work went into the preparation of this bill, as I am sure you've had the chance to notice during the past few months, particularly with respect to the modernization of freight rail legislation.

This was a very long time in coming; I would say decades. There have been conflicts between the railways and shippers, whether we're talking about grain, potash, minerals or containers, that go back a very long time ago.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 8 h 18, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, bienvenue à la réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Le comité étudie le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

La réunion est séparée en deux parties aujourd'hui. Dans un premier temps, nous sommes heureux d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Il est accompagné de représentants de Transports Canada, soit Helena Borges, sous-ministre déléguée à la retraite, et Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé. Bienvenue à la réunion.

Je vais maintenant inviter le ministre à présenter sa déclaration préliminaire, puis les sénateurs poseront des questions.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Je suis très heureux d'être de retour devant le comité.

[*Français*]

Merci beaucoup pour tout le travail que vous avez fait au cours des derniers mois. Je sais que vous vous êtes penchés avec beaucoup de diligence sur ce projet de loi très important pour le secteur des transports. Je vous en remercie et c'est avec plaisir que je suis de retour aujourd'hui pour répondre à vos questions.

Comme vous avez déjà en main mes remarques d'hier, je ne vais pas m'attarder à les lire.

[*Traduction*]

Pour commencer, aujourd'hui, j'aimerais souligner trois choses. Premièrement, nous avons travaillé très dur pour préparer le projet de loi, comme, j'en suis sûr, vous avez eu l'occasion de le remarquer au cours des derniers mois, surtout en ce qui concerne la modernisation de la loi sur le transport ferroviaire de marchandises.

C'est quelque chose qu'on attendait depuis longtemps, je dirais des décennies. Il y a des conflits entre les compagnies de chemins de fer et les expéditeurs, que ce soit au sujet du grain, de la potasse, des minéraux ou des conteneurs, depuis très, très longtemps.

We have tried to achieve with this bill a balanced and fair approach for both sides, recognizing that there were some long-standing grievances with shippers that needed to be addressed, while at the same time recognizing that our railways carry all of these commodities. They must remain viable economic entities and do important things like renew their infrastructure on a periodic basis.

We tried to achieve what I would call exquisite balance between the two. After we brought forward the bill, we were told by shippers that many of the things they had been asking for were in the bill. We also received positive comment from the railways.

Were they both 100 per cent happy? No. You will have seen this yourself, and they will probably have proposed some additional measures and perhaps not emphasized the fact that a lot of things were given to them in the process.

Simply, if we start to add things or remove things, it will create an imbalance. This is a very balanced budget. I mention that as an opening comment.

Second, I am well known in the House of Commons for repeatedly saying that rail safety is my number one priority. I've probably said it a thousand times since I've been the Minister of Transport, and I want to make that point again.

There are too many derailments and uncontrolled movements in the country. We have 10,000-foot trains that carry dangerous goods that we need and that have to move around. I will do everything possible to improve rail safety in the country because I regard it as my number one priority.

Finally, on the issue of passenger rights, the passenger rights that will be developed by the Canadian Transportation Agency after this legislation is approved will achieve for the first time something that is clear, easy to understand and will apply to all airlines. I would add, as well, airlines, not necessarily Canadian airlines, that are coming into or leaving this country. This will be a comprehensive passenger rights bill.

I would simply add that some misconceptions and bits of information have been circulated with respect to passenger rights which are not accurate. I welcome the opportunity to clarify some of those points this morning.

Grâce au projet de loi, nous avons essayé de trouver un juste équilibre et une approche équitable pour les deux côtés. Nous reconnaissions qu'il fallait régler certains griefs qu'avaient les expéditeurs depuis longtemps tout en reconnaissant aussi que nos compagnies de chemins de fer transportent toutes ces marchandises. Ces compagnies doivent rester des entités économiques viables et faire des choses importantes, comme renouveler leur infrastructure régulièrement.

Nous avons essayé de trouver ce que j'appellerais l'équilibre parfait entre les deux. Après que nous avons présenté le projet de loi, des expéditeurs nous ont dit que beaucoup des choses qu'ils demandaient étaient enfin dans le projet de loi. Nous avons aussi reçu des commentaires positifs des compagnies de chemins de fer.

Les deux groupes étaient-ils totalement heureux? Non. C'est ce que vous avez pu constater vous-même, et les intervenants vous ont probablement proposé des mesures supplémentaires et n'ont peut-être pas souligné le fait qu'ils ont obtenu en cours de route beaucoup des choses qu'ils avaient demandées.

Bref, si nous commençons à ajouter ou à retirer des éléments, on créera un déséquilibre. Il s'agit d'un budget très équilibré. Je tenais à le dire d'entrée de jeu.

Ensuite, il est bien connu au sein de la Chambre des communes que j'ai souvent rappelé que la sécurité ferroviaire était ma première priorité. Je l'ai probablement dit 1 000 fois depuis que je suis ministre des Transports, et je tiens à le redire encore une fois.

Il y a beaucoup trop de déraillements ou de déplacements non contrôlés au pays. Il y a des trains de 10 000 pieds qui transportent des matières dangereuses dont nous avons besoin et qu'il faut transporter. Je ferai tout ce que je peux pour améliorer la sécurité ferroviaire au pays, parce que je considère qu'il s'agit là de ma première priorité.

Enfin, pour ce qui est de la question des droits des passagers, la déclaration des droits des passagers qui sera élaborée par l'Office des transports du Canada, une fois le projet de loi approuvé, nous permettra de compter pour la première fois sur quelque chose de clair, de facile à comprendre et de facile à appliquer par tous les transporteurs aériens. J'ajouterais aussi que ça le sera pour tous les transporteurs aériens, pas seulement les transporteurs aériens canadiens, qui entrent au pays et en ressortent. Il s'agira d'une déclaration complète des droits des passagers.

Je tiens simplement à ajouter que certaines idées fausses et certains éléments d'information qui ne sont pas exacts ont été communiqués relativement aux droits des passagers. Je suis heureux d'avoir l'occasion de préciser certaines de ces choses ce matin.

Having said that, I will gladly now take your questions.

Senator Plett: I have two questions, but before I go into them let me just say that I agree with the minister 100 per cent that rail safety should be our number one concern. It is mine as well, so we are certainly on the same page there and on passenger rights, as well, being a top priority.

I think we agree with the intent of the bill. I think where we may disagree is how we achieve that at times, but certainly not with the intent.

We have had, I am not sure how many witnesses. Certainly the clerk could tell us that. We have had witness after witness after witness come in here. Out of all the witnesses, only two that I recall were actually entirely happy with the bill and did not propose any changes whatsoever. They said, "This is good the way it is; we don't need anything changed." In my office, it's the same thing. They came in one after another after another proposing different things.

The only ones that didn't were the railways. It seemed to me, minister, that the railways had a heads-up in knowing what was to be in the bill and knowing when the bill would be introduced.

My first question is: Were the railways given a heads-up? Were they part of the negotiations of this at the exclusion of other people, such as the airlines and so on and so forth?

Mr. Garneau: The answer is no, the railways were not given a heads-up. I did not hear their testimony in front of this committee, but I will tell you that I had very active discussions with the railways throughout the process.

They may not have indicated any displeasure with the legislation, but I can give you the example of MREs. They would like to get rid of MREs. They have been very clear about that for a very long time. They had some reservations about some aspects of the LHI, and they were quite candid about that.

Having explained to them that we are achieving a balance, if can I give the example of MREs, we are retaining MREs but we are making some adjustments to incentivize the railways to renew their rolling stock. It's absolutely essential that they do continue to modernize their railway stock and, in some cases, increase it to deal with, for example, greater quantities of grain.

Cela dit, je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Plett : J'ai deux questions, mais, avant de commencer, permettez-moi de dire que je suis totalement d'accord avec le ministre pour dire que la sécurité ferroviaire doit être notre principale préoccupation. C'est la mienne aussi, alors nous sommes assurément au diapason, ici, tout comme au chapitre des droits des passagers, qui sont aussi une priorité principale.

Je crois que nous sommes d'accord quant à l'intention du projet de loi. Cependant, je crois aussi que nous ne nous entendons peut-être pas parfois sur la façon d'y arriver, mais, assurément, nous nous entendons quant à l'intention.

Nous avons rencontré je ne sais plus exactement combien de témoins. Je suis sûr que le greffier pourrait nous le dire. Les témoins se sont succédé, ici, les uns après les autres. De tous les témoins, si je me souviens bien, seulement deux étaient en réalité tout à fait satisfaits du projet de loi et n'ont pas proposé un quelconque changement. Ils ont dit : « C'est parfait comme ça, nous n'avons rien à changer. » Dans mon bureau, c'est la même chose. Les gens sont venus, les uns après les autres, pour proposer différentes choses.

Les seuls qui ne l'ont pas fait, ce sont les compagnies de chemins de fer. J'ai l'impression, monsieur le ministre, que les compagnies de chemins de fer ont su un peu d'avance ce qui allait être dans le projet de loi et quand ce dernier allait être présenté.

Ma première question est la suivante : les compagnies de chemins de fer ont-elles été informées d'avance? Ont-elles participé aux négociations dans ce dossier, alors que d'autres parties étaient exclues, comme les transporteurs aériens et ainsi de suite?

M. Garneau : La réponse est non, les compagnies de chemins de fer n'ont pas été prévenues. Je n'ai pas entendu leur témoignage devant le comité, mais je peux vous dire que j'ai beaucoup, beaucoup discuté avec les compagnies de chemins de fer durant tout le processus.

Ils n'ont peut-être pas mentionné de mécontentement au sujet du projet de loi, mais je peux vous donner l'exemple des RAM. Ils aimeraient bien s'en débarrasser. Elles sont très claires à ce sujet depuis très longtemps. Elles avaient certaines réserves concernant certains aspects de l'ILD, et elles ne s'en sont pas du tout cachées.

Nous leur avons expliqué que nous tentions de trouver un équilibre, et si je peux donner l'exemple des RAM, nous les conservions, mais nous avons apporté certains rajustements pour inciter les compagnies de chemins de fer à renouveler leur matériel roulant. C'est absolument essentiel qu'elles continuent de moderniser leur matériel ferroviaire et, dans certains cas,

I don't know how they came across to you; but I can tell you that, as with shippers, nobody was 100 per cent happy with this thing, and the railways were not shy in letting me know about it.

Senator Plett: They certainly didn't indicate that to me in my office. Anyway, that's kind of a segue into my next question.

I've had farmers, producers, elevator people and many others come into my office, as we all have witnessed here and as I've, to talk to us about temporary measures. We had a temporary measure in Bill C-30 that dealt with the long haul interswitching.

Farmers have been pleading for that amendment. Right across the board, when they were coming in here, they were asking us if we couldn't change that one thing.

The railways were in my office and they were here. They said, "Senator, approve this bill, pass this bill, and we will again give good service to the producers, as we did when we had Bill C-30." The railways are literally saying that once we pass legislation they will give good service.

You have suggested that once this is passed the railways will be able to give good service. They can give good service. They have admitted they can give good service. They have admitted they did give good service.

Now we have the producers and the farmers saying, "We would like this service, but we cannot afford to wait another crop year to get it."

I feel that the railways especially and possibly the government, and I would like not to believe the government, are holding our farmers to ransom when they say, "We cannot afford to wait another crop year. We want this badly. We need this badly. This is unfair." They are not going to give us good service unless you pass this bill.

qu'elles en augmentent la quantité, pour composer, par exemple, avec les plus grandes quantités de grain à transporter.

Je ne sais pas comment vous les avez trouvées, mais je peux vous dire que, comme c'est le cas pour les expéditeurs, personne n'était totalement heureux avec le projet de loi, et les compagnies de chemins de fer n'ont absolument pas hésité à me le faire savoir.

Le sénateur Plett : En tout cas, elles ne l'ont certainement pas dit aux représentants de mon bureau. De toute façon, cela m'amène dans une certaine mesure à poser ma prochaine question.

Des agriculteurs, des producteurs, des responsables d'élévateurs et beaucoup d'autres intervenants sont venus dans mon bureau, et c'est aussi quelque chose que nous avons tous constaté, ici, tout comme moi — pour nous parler des mesures temporaires. Il y avait une mesure temporaire dans le projet de loi C-30 qui concernait l'interconnexion de longue distance.

Les agriculteurs m'ont prié d'apporter cette modification. Toutes ces personnes, lorsqu'elles sont venues ici, nous ont demandé si nous pouvions changer ne serait-ce que cette chose-là.

Les compagnies de chemins de fer sont venues à mon bureau et sont venues ici. Elles ont dit : « Monsieur le sénateur, approuvez ce projet de loi, adoptez ce projet de loi, et nous redonnerons un bon service aux producteurs, comme nous le faisions lorsque nous avions le projet de loi C-30. » Les compagnies de chemins de fer disent littéralement que, une fois que le projet de loi sera adopté, elles fourniront un bon service.

Vous avez laissé entendre que, une fois le projet de loi adopté, les compagnies de chemins de fer pourront donner un bon service. Elles peuvent le faire. Elles l'ont admis. Elles ont admis qu'elles donnaient un bon service.

Et maintenant, les producteurs et les agriculteurs disent : « Nous aimerions avoir ce service, mais nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre la prochaine campagne pour l'obtenir. »

J'ai l'impression que les compagnies de chemins de fer, tout spécialement, et éventuellement aussi le gouvernement — je me plais à croire que le gouvernement n'a rien à voir là-dedans — tiennent nos agriculteurs en otage lorsque ceux-ci disent : « Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre une autre campagne. C'est quelque chose que nous voulons vraiment avoir. Nous en avons vraiment besoin. C'est injuste. Les compagnies ne vont pas nous donner un bon service sauf si vous adoptez le projet de loi. »

I find it reprehensible that our two railways would hold our grain farmers to ransom and that our federal government would be part of helping them hold our farmers to ransom.

Why didn't we give a temporary measure so that Bill C-30 could have continued until we passed this bill? Then there would have been a smooth transition and they would have got the service they deserved all along.

Mr. Garneau: Thank you, senator. I realize you come from a western province and that you deal with grain farmers. However, you'll forgive me for not sharing your perception with respect to the railways. You're making it sound as though they were virtually holding the farmers to ransom. That is definitely not the situation.

In fact, if you look at not this year but at the last three years with respect to the movement of grain, these were fairly healthy crop years and the grain moved well.

This year has been extremely troublesome. I won't go over the history of what I've had to do and the responses that now come from the railways; but I think it's false to suggest that the railways are waiting for this in order to suddenly change the way —

Senator Plett: They said they were, minister.

Mr. Garneau: I disagree with that perception. The railways have to come across and deliver from a business point of view as they did in the previous three years with respect to grain after the very bad 2013-14 season.

When you are dealing with a provisional bill that is to sunset at some point, you have to make a decision about when you're going to sunset that. You also have to try to efficiently move the replacement bill as quickly as possible.

It is the right thing to do for us to proceed with Bill C-49. In the coming grain season the situation of other commodities will be such that we will be working with the new rules. I think they will be good for everybody.

Let me talk about the shippers. They had asked for a definition of adequate and suitable rail service which we provided. It said that railways should provide shippers with the highest level of service that can reasonably be provided in the circumstances.

Je trouve répréhensible que nos deux compagnies de chemins de fer tiennent les producteurs de grain en otage et que le gouvernement fédéral participe à cela et facilite cette prise d'otages de nos agriculteurs.

Pourquoi ne pas avoir prévu une mesure temporaire afin que le projet de loi C-30 puisse rester en vigueur jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté? À ce moment-là, il aurait pu y avoir une transition sans heurts, et les agriculteurs auraient eu droit aux services qu'ils ont toujours mérités.

M. Garneau : Merci, monsieur le sénateur. Je sais que vous venez d'une province de l'Ouest et que vous composez avec les producteurs de grain. Cependant, pardonnez-moi de ne pas partager le même point de vue que vous au sujet des compagnies de chemins de fer. Vous donnez l'impression qu'elles tiennent virtuellement les agriculteurs en otage. Ce n'est assurément pas le cas.

En fait, si vous regardez non pas cette année, mais les trois dernières en ce qui a trait au transport du grain, il s'est agi d'assez bonnes campagnes, et le transport du grain s'est bien passé.

Cette année, il y a eu beaucoup de problèmes. Je ne vais pas revenir sur ce que j'ai dû faire et les choses que font maintenant les compagnies de chemins de fer, mais je crois que c'est faux de laisser entendre que les compagnies de chemins de fer attendent le projet de loi pour soudainement changer leur façon de...

Le sénateur Plett : C'est ce qu'ils ont dit qu'ils faisaient, monsieur le ministre.

M. Garneau : Je ne suis pas d'accord avec cette perception. Les compagnies de chemins de fer doivent faire ce qu'il faut et livrer la marchandise d'un point de vue commercial, comme elles l'ont fait au cours des trois dernières années en ce qui concerne le transport du grain après la très mauvaise saison de 2013-2014.

Lorsqu'on doit composer avec un projet de loi provisoire qui finira par être éliminé, il faut décider quand le faire. Il faut aussi essayer de travailler de façon efficiente pour adopter le projet de loi de remplacement le plus rapidement possible.

La bonne chose à faire, pour nous, c'est d'aller de l'avant avec le projet de loi C-49. Durant la saison de culture des céréales qui s'en vient, la situation relativement aux autres marchandises sera telle qu'on œuvrera en fonction des nouvelles règles. Je crois que c'est bon pour tout le monde.

Permettez-moi de parler des expéditeurs. Ils nous ont demandé une définition de services ferroviaires convenables, ce que nous avons fourni. Il a été dit que les compagnies de chemins de fer doivent fournir aux expéditeurs le plus haut niveau de services qu'elles peuvent raisonnablement fournir dans les circonstances.

They asked for reciprocal financial penalties. We provided those reciprocal financial penalties.

They asked for more accessible and timely remedies for shippers on both rates and service to support balanced negotiation. We have gone in that direction.

They asked for a new mechanism, long-haul interswitching, especially for captive shippers who only have one railroad they can make use of.

They asked for new reporting requirements for railways on rates, service and performance to enhance transparency.

They asked to retain the maximum revenue entitlement. We have retained that.

They asked for supporting investment by the railways in the hopper car fleet so that there would be more hopper cars available. We've made this bill such that we are still incentivizing the railways to invest in new rolling stock.

We have done a great deal to modernize the legislation to try to achieve the balance that I spoke to you about. Not all of it are the railways happy with, but they have accepted it and will be moving forward with these new regulations.

[*Translation*]

Senator Galvez: Mr. Garneau, thank you for appearing before our committee this morning to answer more of our questions. There is something else I would like to thank you for. We all know that transportation is complex. That, combined with aging infrastructure, can be problematic from a safety standpoint. It's clear you had to work very hard to modernize these laws.

[*English*]

Nevertheless, we have heard from a lot of witnesses and some preoccupations have been revealed to us. In particular, I want to give you the opportunity to clarify. You said that you wanted to clarify a couple of things.

My first question concerns the data available with respect to the capacity and the occupation of the rail space during transport. If I want to know how much oil, how much grain or how many minerals are being transported and when and how, I seem not to find this information. Yet, I think this information ensures transparency, equity and fairness in discussions between shippers and movers.

Ils ont demandé des sanctions pécuniaires réciproques. Nous les leur avons fournies.

Ils ont demandé des recours plus accessibles et plus rapides pour les expéditeurs, en ce qui concerne tant les taux que le service pour favoriser des négociations équilibrées. Nous avons fait des pas dans cette direction.

Ils ont demandé un nouveau mécanisme, l'interconnexion de longue distance, surtout à l'intention des expéditeurs captifs qui ne peuvent utiliser qu'une compagnie de chemins de fer.

Ils ont demandé de nouvelles exigences redditionnelles à imposer aux compagnies de chemins de fer quant aux taux, aux services et au rendement afin d'améliorer la transparence.

Ils ont demandé le maintien des revenus admissibles maximaux, ce que nous avons fait.

Ils ont demandé de soutenir les investissements des compagnies de chemins de fer relativement au parc de wagons-trémies afin qu'il y en ait plus de disponibles. Nous avons préparé le projet de loi de façon à ce que l'on continue d'inciter les compagnies de chemins de fer à investir dans du nouveau matériel roulant.

Nous avons fait beaucoup de choses pour moderniser la loi et essayer de trouver le juste équilibre dont je vous ai parlé. Les compagnies de chemins de fer ne sont pas heureuses avec tout ce qu'il y a là, mais elles l'acceptent et elles respecteront cette nouvelle réglementation.

[*Français*]

La sénatrice Galvez : Je vous remercie, monsieur Garneau, de comparaître devant notre comité ce matin afin de fournir des réponses supplémentaires à nos questions. Je profite aussi de l'occasion pour vous remercier sur un autre point. On sait que la complexité du transport et le vieillissement des infrastructures nuisent à la sécurité. Vous deviez, de toute évidence, déployer des efforts importants afin de moderniser la législation.

[*Traduction*]

Malgré tout, nous avons entendu beaucoup de témoins, et on nous a fait part de certaines préoccupations. Plus particulièrement, je veux vous donner l'occasion de fournir des précisions. Vous avez dit vouloir préciser deux ou trois choses.

Ma première question porte sur les données accessibles en ce qui concerne la capacité et l'utilisation des rails durant le transport. Je veux savoir combien de pétrole, combien de grain ou combien de minéraux sont transportés, quand ils le sont et de quelle façon, et je n'arrive pas à trouver cette information. Cependant, je crois que cette information garantirait la transparence, l'équité et l'impartialité dans le cadre des discussions entre les expéditeurs et les transporteurs.

My second question is with respect to the bill of passenger rights that will be developed later, after this legislation is passed. We need that but the process is not very clear. What will be the process by which this bill of passenger rights will be developed?

All we know is that the CTA will have a pivotal role. Therefore, my secondary question about the CTA is: Who nominates the president, the chair and the executive of the CTA? Is there a rotation that ensures sometimes it's the shipper? What is the appointment process for the president, chair or director of the CTA to ensure that there is no imbalance with respect to aviation, for example?

Mr. Garneau: On the first part, I agree with you that having greater knowledge of what products are in the supply chain with respect to transportation when there is a missing ingredient, which was brought up by Mr. Emerson in the CTA review. We listened to that very carefully.

We announced that Transport Canada would be investing $50 million in a database. This will give much greater awareness in real time of the supply chain so that we know, in order to make it as efficient as possible, what is moving where, at what time, and by whom.

That is one of our long-term aims because, otherwise, the process is less efficient than it could be. That's one of the things that we have taken to heart. As I am fond of saying, the more efficient we make the transportation system, the better it is for Canada's economy. We can't afford not to optimize it, because ultimately it affects our customers who can go elsewhere if we don't move goods efficiently.

With respect to passenger rights, once the bill is passed the process is that cabinet approves the GIC nomination of the president of the Canadian Transportation Agency. The person at the moment is Scott Streiner, and there's a membership in the CTA. This is a quasi-judicial body, as you know, that operates independently, for good reason, from Transport Canada. They will be tasked with coming up with the regulations that will form the passenger bill of rights, as we loosely call it.

This will be in the form of regulations. Regulations are better than putting it in legislation because legislation is more difficult to change. Regulations are a more flexible tool.

Ma deuxième question concerne la déclaration des droits des passagers qui sera élaborée plus tard, une fois le projet de loi adopté. Nous en avons besoin, mais le processus n'est pas très clair. Quel sera le processus d'élaboration de la déclaration des droits des passagers?

Tout ce que nous savons, c'est que l'OTC jouera un rôle central. Par conséquent, ma deuxième question au sujet de l'OTC est la suivante : qui nomme le président, le président et les membres du conseil de l'OTC? Y a-t-il une rotation pour s'assurer que c'est parfois un expéditeur? En quoi consiste le processus de nomination du président, du président du conseil ou des administrateurs de l'OTC pour que l'on puisse s'assurer qu'il n'y a pas de déséquilibre en ce qui concerne l'aviation, par exemple?

M. Garneau : Pour ce qui est de la première chose que vous avez dites, je suis d'accord avec vous : une meilleure connaissance des produits dans la chaîne d'approvisionnement relativement aux transports était l'ingrédient manquant, et c'est quelque chose qu'avait soulevé M. Emerson dans l'examen de l'OTC. Nous avons très bien écouté ce qu'il a dit.

Nous avons annoncé que Transports Canada investira 50 millions de dollars pour créer une base de données. On comprendra ainsi beaucoup mieux, en temps réel, ce qui se passe dans la chaîne d'approvisionnement afin de savoir — de façon à ce que tout soit le plus efficient possible —, qu'est-ce qui s'en va où? Et quand et par qui c'est transporté.

C'est l'un de nos objectifs à long terme parce que, sinon, le processus n'est pas aussi efficient qu'il pourrait l'être. C'est l'une des choses dont nous avons fait une priorité. Comme j'aime le dire, plus nous rendons un système de transport efficient, mieux c'est pour l'économie canadienne. Nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas optimiser ce système, parce que, au bout du compte, il en va des consommateurs, qui peuvent aller ailleurs si nous ne transportons pas les marchandises de façon efficiente.

En ce qui concerne les droits de passagers, une fois le projet de loi adopté, le processus est le suivant : le Cabinet approuvera la nomination par décret du président de l'Office des transports du Canada. En ce moment, cette personne est Scott Streiner, et il y a de nouveaux membres au sein de l'OTC. Il s'agit d'un organisme quasi judiciaire, comme vous le savez, qui fonctionne indépendamment, et pour une bonne raison, de Transports Canada. L'office sera chargé de créer la réglementation qui deviendra la déclaration des droits des passagers, comme nous l'appelons communément.

La déclaration prendra la forme d'un règlement. Il est préférable d'intégrer ces choses dans des règlements plutôt que dans des lois, parce que les lois sont plus difficiles à changer. La réglementation est un outil plus souple.

By the way, the United States and Europe do it through regulations as well, so we're not different in that respect.

The process is that the CTA will go out and consult with stakeholders. In the end, once they have finished the consultation proceedings, they will come up with a proposed passenger bill of rights, which will be submitted to me at Transport Canada for final approval.

That will then become the regulations. These will be clear and simple to understand. They will address issues such as delays, overbooking and tarmac delays; having children under 14 stay with their families at no extra cost on board the airplane; and baggage, damaged or lost, and musical instruments, which are very important for people who make their living that way.

This will be a comprehensive set of requirements that will apply to all aircraft entering, leaving or domestically moving across Canada. I emphasize that again. If it's a foreign airline coming into Canada, they will be subject to it.

There are no baseline national regulations at this time. This is what we are to put in place. They will then be embodied in the tariff, which is the ticket, all that small print people never read that is part of the contract when they buy a ticket.

There will be recourse in the cases where violations occur that are within the control of the airline, where compensation must be paid out.

That's the process. There will be consultation. The CTA will talk to the airlines and to interested parties so that we get a full assessment before putting these in place.

It's important, when we look at this, not to cherry-pick what is done in one particular case in Europe or in the United States. It's to look at the whole package. When Canadians see it, they will see that it is a world-leading passenger bill of rights.

The Chair: Senators, please be succinct. I hate to do this after two senators, but maybe in this round we could just one question and I'll come back to you. Let's give it a shot and see what happens.

Mr. Garneau: I will try to be more succinct as well.

The Chair: It's a big bill and there is lots to explain. I totally understand, but we want to make use of our time and give everyone a chance to have at kick at the cat, so to speak.

En passant, les États-Unis et l'Europe procèdent aussi par réglementation, alors nous sommes comme eux à cet égard.

Dans le cadre du processus, l'OTC réalisera des consultations auprès des intervenants. Au bout du compte, une fois les consultations terminées, les représentants de l'office proposeront une déclaration des droits de passagers, qui me sera présentée, au sein de Transports Canada, aux fins d'approbation finale.

La déclaration deviendra ensuite un règlement. Le texte sera clair et facile à comprendre. On y parlera des enjeux comme les retards, la surréservation et les retards sur l'aire de trafic, le fait que des enfants de moins de 14 ans soient assis avec les membres de leur famille sans frais à bord des avions et les bagages, qui sont endommagés ou perdus, et les instruments de musique, qui sont très, très importants pour les gens qui s'en servent pour gagner leur vie.

Il y aura là un ensemble complet d'exigences qui s'appliqueront à tous les avions qui entrent au pays, en sortent ou se déplacent à l'intérieur du pays. Je le souligne à nouveau : un transporteur aérien qui entre au Canada sera assujetti à la réglementation.

Il n'y a pas de réglementation nationale de base en ce moment. C'est ce que nous allons mettre en place. Le tout sera ensuite intégré au tarif, c'est-à-dire le billet, dans tous les petits caractères que les gens ne lisent jamais et qui font partie du contrat lorsqu'ils achètent un billet.

Il y aura des recours dans les cas où certaines violations sont liées à des situations que la compagnie aérienne pouvait contrôler. Dans ces cas, une indemnisation sera versée.

C'est le processus. Il y aura une consultation. L'OTC parlera aux transporteurs aériens et aux parties intéressées afin que nous puissions obtenir une évaluation complète avant de tout mettre en place.

C'est important, lorsque nous regardons tout ça, de ne pas regarder trop précisément telle ou telle chose qu'on fait en Europe ou aux États-Unis. Il faut regarder l'ensemble. Lorsque les Canadiens verront la déclaration, ils sauront que c'est une déclaration des droits des passagers de calibre mondial.

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, s'il vous plaît, essayez d'être brefs. Je n'aime pas avoir à procéder ainsi après seulement deux sénateurs, mais peut-être que, pour le tour actuel, nous pourrions poser seulement une question, puis je reviendrai à vous. Essayons de procéder ainsi, et nous verrons ce qui se passe.

M. Garneau : J'essaierai aussi d'être plus bref.

Le président : C'est un important projet de loi, et il y a beaucoup de choses à expliquer. Je comprends tout à fait, mais nous voulons utiliser le temps qui nous est accordé et donner à

[*Translation*]

Senator Gagné: Thank you, Mr.Minister. I think you have really taken a balanced approach to drafting this bill. My first question is about the Canadian passenger bill of rights. Bill C-49 does not allow third parties to file complaints under the future bill of rights. After the house passed the bill and you appeared before us in December, the Supreme Court ruled in *Delta Airlines v. Lukács* that it is in the public interest for third parties to be able to file complaints with the Canadian Transportation Agency and that such third-party complaints are consistent with the spirit of the legislation, which is to provide broader protection to Canadians.

Did your department reassess whether the new prohibition in Bill C-49 is appropriate considering the Supreme Court's ruling in this case?

Mr. Garneau: A group like the one Mr. Lukács represents is entitled to file a complaint with the Canadian Transportation Agency if there is reason to believe something is unacceptable. If a complaint is directly related to the passenger bill of rights, such as overbooking, the person involved must file the complaint if the matter is not resolved immediately. Airlines generally resolve such matters right away.

If the matter is not resolved, the person involved files the complaint and receives the full amount of compensation. There is no intermediary. However, an individual can choose to be represented by Mr. Lukács or someone else. I would like to add one last detail. For example, if 10 people are denied boarding for reasons under the airline's control and the airline does not recognize the complaint, and if one of those people then files a complaint with the Canadian Transportation Agency and the agency finds in favour of the complaint, the agency can, if it chooses, award compensation to the other nine people who did not file complaints.

It is important to understand the situation well. Mr. Lukács' organization can continue to represent an individual if that individual asks it to do so. He can also file general complaints with the Canadian Transportation Agency.

Senator Gagné: Thank you. The Transportation Safety Board currently investigates 2 per cent of the reported incidents. If we want to improve our practices and minimize future risk, do you think looking at data from the other 98 per cent of incidents would have a major impact on public safety?

tout le monde l'occasion d'avoir son tour au bâton, si je peux m'exprimer ainsi.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Merci, monsieur le ministre. Je pense que vous avez vraiment adopté une approche équilibrée dans la préparation de ce projet de loi. Ma première question concerne la Charte canadienne des droits pour les passagers. Le projet de loi C-49 n'autorise pas une tierce partie à déposer des plaintes découlant de l'éventuelle charte. À la suite de l'adoption du projet de loi par la Chambre et à votre première comparution en décembre, la Cour suprême a pris une décision dans l'affaire *Delta Airlines c. Lukács*selon laquelle les plaintes déposées par des tiers différents à l'Office des transports faisaient avancer l'intérêt public et cadraient parfaitement avec l'esprit de la loi qui vise à élargir la protection accordée aux Canadiens.

Votre ministère a-t-il réévalué la pertinence de cette nouvelle interdiction dans le projet de loi C-49 à la suite de la décision de la Cour suprême dans cette affaire?

M. Garneau : Un des groupes comme celui qui est représenté par M. Lukács a toujours le droit de faire une plainte à l'Office des transports du Canada sur une question où il y a lieu de croire que quelque chose n'est pas acceptable. Si une plainte est reliée directement à la Charte des droits pour les passagers, par exemple, lors d'une surréservation, dans ce cas-là, c'est la personne qui est concernée qui fait sa représentation si ce n'est pas réglé immédiatement. En général, cela se règle immédiatement par la ligne aérienne.

Si ce n'est pas le cas, cette personne fait la représentation. C'est la personne elle-même qui touche la compensation à 100 p. 100. Il n'y a pas d'intermédiaire. Par contre, si la personne décide qu'elle veut être représentée par M. Lukács ou une autre personne, cette personne peut le faire. J'aimerais aussi ajouter un dernier détail. Par exemple, si 10 personnes se voient refuser l'embarquement pour des raisons qui sont dans le contrôle de la ligne aérienne, et que cette dernière ne reconnaît pas la plainte, et qu'une personne dépose une plainte à l'Office des transports du Canada, l'office peut, dans son jugement, si elle est en faveur de la plainte, accorder une compensation aux neuf autres personnes qui n'ont pas déposé de plainte.

C'est important de bien comprendre cette situation. L'organisation de M. Lukács peut continuer de représenter un individu si ce dernier lui demande de le faire. Il peut aussi déposer des plaintes d'ordre général avec l'Office des transports du Canada.

La sénatrice Gagné : Merci. Le Bureau de la sécurité du transport mène actuellement une enquête sur la proportion de 2 p. 100 des incidents rapportés. Si on veut améliorer nos pratiques et minimiser les risques à venir, croyez-vous que l'étude des renseignements reliés aux 98 p. 100 des incidents aurait une grande incidence sur la sécurité publique?

Mr. Garneau: As you said, the Transportation Safety Board investigates about two per cent of the incidents, which I would expect are the most serious cases. The other 98 per cent of incidents are important too. They might indicate that some practices are not appropriate and that some changes need to be made with respect to transportation safety.

That's why it's important to keep looking into these situations. In some cases, Transport Canada can decide to investigate if the Transportation Safety Board decides not to. If so, the department needs access to that data. It is also important to review safety management systems from time to time to make sure they are adequate and to see if there is any way to improve them.

It's also important to do tightly controlled sampling to enhance transportation safety. For example, between 2007 and 2016, human factors appear to have been involved in 344 of the incidents reported. The Transportation Safety Board investigated 14 of them and found that human factors were undoubtedly involved in the incidents, but there was no way to prove it conclusively.

The recommendation is for routine sampling. So many trains criss-cross our country, and this measure will enhance rail safety. I am 100 per cent sure of that.

Senator Cormier: Minister, I want to thank you for including musical instruments. My background is in arts and culture, and this is an extremely important issue for the arts sector. I have two questions for you. The first is about interswitching and the second is about passenger rights.

The Port of Belledune in the northern part of New Brunswick, where I'm from, is one of 18 major ports. It has access to a single railway company, CN, so it is a captive shipper.

According to my information, there are exceptions in British Columbia and Quebec that ensure healthy competition through access to interswitching. Why isn't that the case in the Maritimes? With respect to passenger rights, in the letter you sent us, you mentioned that all official language obligations fall under the Official Languages Act.

However, those obligations apply only to federal institutions, not to service delivery in both official languages across all federally regulated industries and sectors.

M. Garneau : Comme vous l'avez bien dit, le Bureau de la sécurité des transports mène une enquête sur environ 2 p. 100 des incidents. J'imagine que ce sont les pires cas. L'autre pourcentage de 98 p. 100 est également important. Cela nous indique peut-être que nous allons dans une mauvaise direction avec certaines pratiques et qu'il y a lieu d'apporter des changements en matière de sécurité des transports.

C'est pourquoi il est important de continuer d'examiner ces situations. Dans certains cas, Transports Canada peut décider d'enquêter si le Bureau de la sécurité du transport décide de ne pas le faire. On aura alors besoin d'avoir accès à ces informations. De plus, il est important d'examiner de temps en temps les systèmes de gestion de la sécurité pour s'assurer qu'ils sont adéquats et pour déterminer s'il n'y a pas lieu de les améliorer.

Il est également important de faire des échantillonnages de façon très contrôlée afin de renforcer la sécurité des transports. Par exemple, de 2007 à 2016, 344 incidents ont été rapportés où il y avait lieu de croire qu'un facteur humain avait été impliqué. Le Bureau de la sécurité des transports en a examiné 14 et a conclu que des facteurs humains avaient sans doute été impliqués dans ces incidents. Cependant, il n'avait aucune façon de le prouver de façon certaine.

On recommande de faire des échantillonnages sur une base périodique. Il y a énormément de trains qui traversent notre pays et cela renforcera la sécurité ferroviaire. Je suis persuadé à 100 p. 100 que c'est le cas.

Le sénateur Cormier : Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier d'avoir inclus les instruments de musique. Je suis issu du secteur des arts et de la culture, et c'est une question extrêmement importante pour le secteur de ces industries culturelles. J'ai deux questions à vous poser. La première concerne l'interconnexion et la deuxième, les droits des passagers.

Dans ma région du Nouveau-Brunswick, le port de Belledune , qui est un des 18 ports importants situés au nord de la province, a accès à seulement une compagnie ferroviaire, le CN. C'est donc un expéditeur captif.

Selon les informations dont je dispose, en Colombie-Britannique et au Québec, il y a des exceptions qui ont été prévues pas assurer une compétitivité saine en matière d'accès à l'interconnexion. Pourquoi n'est-ce pas le cas dans les provinces maritimes? En ce qui concerne les droits de passagers, dans la lettre que vous nous aviez adressée, vous mentionnez que toutes les obligations concernant les langues officielles relèvent de la Loi sur les langues officielles.

Or, elles ne s'appliquent qu'aux institutions fédérales et non aux prestations des services dans les deux langues officielles dans l'ensemble des industries et secteurs réglementés par le gouvernement fédéral.

There are many examples of regulations setting out linguistic obligations. Clause 19 of the bill sets out airlines' obligations towards passengers on domestic flights. That clause could also cover regulations stipulating service standards in both official languages. Why would your department oppose that?

Mr. Garneau: Thank you. In answer to your first question, we had to make a decision about interswitching. If we start making all kinds of exceptions across the country, we lose that necessary balance between railways and those who have goods to ship.

I'm very familiar with the Port of Belledune. It's one of Canada's 18 port authorities, and it's an important port. I should note that all kinds of organizations submitted requests for exceptions. In developing our interswitching policy, we decided that it would not apply in certain corridors. We identified two small exceptions in northern Quebec and northern British Columbia. Canada's rail network is very complex. We have 45,000 kilometres of rail line. We need to strike a balance based on all kinds of factors. That is why we could not grant every request for exceptions to interswitching.

Official language matters are governed by the Official Languages Act. They cannot be addressed in Bill C-49. As you know, Air Canada is the one airline that is the exception to that. When the Air Canada Public Participation Act was enacted in the 1980s and the Crown corporation was privatized, certain official language regulations remained in place. As a result, Air Canada is still required to comply with the Official Languages Act. The Commissioner of Official Languages and the House of Commons Standing Committee on Official Languages tabled a report in Parliament, and the government responded. Air Canada must comply, of course. Getting other airlines to comply would involve the Official Languages Act, and that is up to Canadian Heritage and Treasury Board.

Senator Cormier: Thank you for your answers, minister, but I disagree.

[*English*]

Senator Eggleton: Thank you very much. I am here as a replacement for Senator Mercer, who is on medical leave. As such, I have not heard a lot of the testimony in front of this committee. I have not been able to ask a lot of the questions, and suddenly I have to come up to speed this morning.

Il y a de nombreux exemples où au voit les obligations linguistiques stipulées dans le règlement. Pourquoi votre ministère s'opposerait-il à ce qu'une réglementation instaurant des normes de service dans les deux langues officielles soit ajoutée à la liste des obligations de compagnies aériennes envers les passagers prévues à l'article 19 du projet de loi pour les vols intérieurs du Canada?

M. Garneau : Merci. Pour répondre à votre première question, nous avons dû prendre une décision concernant la question des interconnexions. Il est évident que si on commence à faire toutes sortes d'exceptions à travers le pays, on perd cet équilibre nécessaire entre les chemins de fer et ceux qui ont des produits à faire transporter.

Je connais très bien le port de Belledune. C'est l'une des 18 autorités portuaires du pays et c'est un port important. Par contre, toutes sortes d'organisations nous ont adressé des demandes d'exception. Dans notre approche en matière d'interconnexion, on a décidé que cela ne s'appliquerait pas dans certains corridors. On a identifié deux petites exceptions dans le nord du Québec et dans le Nord de la Colombie-Britannique. Le réseau ferroviaire est très complexe au pays. Il y a 45 000 km de chemins de fer. Il faut parvenir à un équilibre en se basant sur toutes sortes de facteurs. C'est pourquoi on n'a pas pu accepter chaque demande d'exception en matière d'interconnexion.

La question des langues officielles relève de la Loi sur les langues officielles. Elle ne peut pas être traitée dans le projet de loi C-49. Comme vous le savez, une ligne aérienne fait exception, et c'est Air Canada. La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été mise en place dans les années 1980, car il s'agissait d'une société de la Couronne qui a été privatisée. On avait décidé toutefois de garder en place certains règlements par rapport aux langues officielles. Par conséquent, Air Canada, jusqu'à aujourd'hui, est obligée de respecter la Loi sur les langues officielles. En fait, le commissaire aux langues officielles et le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes ont déposé un rapport de révision devant le Parlement, sur lequel nous nous sommes prononcés. Bien sûr, Air Canada doit s'y conformer. Pour assurer la conformité des autres lignes aériennes, il faudrait le faire par l'entremise de la Loi sur les langues officielles, ce qui relève de Patrimoine canadien et du Conseil du Trésor.

Le sénateur Cormier : Merci de vos réponses, monsieur le ministre, mais je ne suis pas d'accord.

[*Traduction*]

Le sénateur Eggleton : Merci beaucoup. Je suis ici en remplacement du sénateur Mercer, qui est en congé médical. Par conséquent, je n'ai pas entendu beaucoup de témoignages devant le comité. Je n'ai pas eu l'occasion de poser beaucoup de questions, et, soudainement, je dois faire du rattrapage ce matin.

I want to ask you about two things. One of the concerns over the passenger charter is the question of timing on the tarmac, the 90 minutes versus the three hours.

The 90 minutes seems to be airline policy. The three hours are actually mentioned in the bill, although maybe not quite in the same context. I would like your comments on that.

I would also like your comments on soybeans. According to the industry, this has become one of the fastest growing field crops in Western Canada. There is this maximum revenue entitlement, or MR. Maybe there is some question as to whether or not that should exist. Nevertheless, it does exist.

In this context, why wouldn't soybeans be added to the list that is subject to the MRE?

Mr. Garneau: There is a perception that there is a national regulated standard of 90 minutes for tarmac delays. That is not the case. There is no national regulated standard with respect to that.

Some of the airlines, in their tariffs or their contract with the passenger who buys a ticket, have stipulated certain measures they will take in case there is a tarmac delay. For the sake of explaining this, some airlines have put things in their tariffs with respect to tarmac delay.

Air Canada says that it will not permit an aircraft to remain on a tarmac at a Canadian or U.S. airport for more than four hours.

Air Transat says that if the delay exceeds 90 minutes while at the gate, or four hours in the event of a tarmac delay, the carriers must allow the passengers to deplane. In fact the delay was over four hours last summer in Ottawa.

Let me also point out that in the U.S., air carriers must offer the option of disembarking after three hours on domestic flights or after a four-hour delay on international flights. In the European Union, the option to disembark must be offered to passengers following a five-hour delay.

There are variations. There are no national standards. One of the things we will do is put a national standard in there, which will be a regulation. Also, within those three hours, there will be a requirement to inform passengers on a periodic basis, to offer refreshments, to ensure that the air conditioning and the bathroom services are available, and to keep them informed.

Je veux poser des questions sur deux choses. L'une des préoccupations soulevées concernant la charte des passagers, c'est la question du temps passé sur l'aire de trafic, les 90 minutes par rapport aux trois heures.

Une durée de 90 minutes semble être la politique des transporteurs aériens. Les trois heures sont en fait mentionnées dans le projet de loi, même si ce n'est peut-être pas dans le même contexte. J'aimerais connaître vos commentaires à ce sujet.

J'aimerais aussi que vous me parliez du soya. Selon l'industrie, cette grande culture affiche la plus forte croissance dans l'Ouest canadien. Et là, il y a la question du revenu admissible maximal, le RAM. On se demande peut-être si cela devrait exister ou non, mais, malgré tout, ça existe.

Dans ce contexte, pourquoi le soya ne serait-il pas ajouté à la liste des marchandises assujetties à des RAM?

M. Garneau : On a l'impression qu'il y a une norme réglementée de 90 minutes pour les retards sur l'aire de trafic. Ce n'est pas le cas. Il n'y a pas de norme nationale réglementée à ce sujet.

Certains des transporteurs aériens, dans leur barème de tarifs ou leur contrat avec les passagers qui achètent un billet, prévoient certaines mesures qu'ils prendront en cas d'un tel retard. Pour expliquer ce qui se passe dans ce cas-ci, certains transporteurs aériens ont prévu certaines choses dans les tarifs relativement aux retards sur l'aire de trafic.

Air Canada affirme qu'elle ne permet pas à un aéronef de rester sur l'aire de trafic dans un aéroport canadien ou américain pendant plus de quatre heures.

Air Transat affirme que, si le retard dépasse 90 minutes à l'embarquement, ou quatre heures en cas de retard sur l'aire de trafic, les transporteurs doivent permettre aux passagers de descendre de l'avion. En fait, le retard l'été dernier à Ottawa était de plus de quatre heures.

Permettez-moi aussi de souligner que, aux États-Unis, les transporteurs aériens doivent offrir l'option de débarquement après trois heures sur les vols nationaux et après quatre heures de retard pour les vols internationaux. Au sein de l'Union européenne, l'option de descendre de l'avion doit être offerte aux passagers après un retard de cinq heures.

Il y a des différences. Il n'y a pas de norme nationale. L'une des choses que nous ferons, c'est d'établir une norme nationale, qui sera adoptée par règlement. De plus, durant ces trois heures, il faudra informer les passagers régulièrement, offrir des rafraîchissements et s'assurer que l'air conditionné et les services de salles de bain sont disponibles. Les passagers devront être informés.

Tarmac delays are complex. We have all been stuck on the tarmac. The question is that we're waiting for the weather to clear or the air traffic control situation to improve. It's a tough call. If you make it two hours and in the two hours you go back, it will be at least some time before you get back out there. If you would have waited another five minutes, you might have got off. It's a judgment call. It's a difficult one.

We think the three-hour tarmac delay is a fair one. It is one that is reasonable in the circumstances for both passengers and airlines. That's what I would say on that.

The Chair: That would be the minimum. It wouldn't mean that an airline couldn't say, "We will go in 90 minutes."

Mr. Garneau: Absolutely. An airline could say, "Our policy is that after 90 minutes we will deplane people." If they wish to do that, good for them.

On the question of the soybeans, this is one of these questions of looking at the MRE, which was intended originally for grain on its way to the West Coast or Thunder Bay. It was a mechanism that had been asked for by the shippers and farmers to put a limit on how much the railways could make from their transport.

We have made changes the MRE. We are keeping it, but we are making changes to it. At this point we do not anticipate adding new crops to it. I would add that 65 per cent of soybeans are produced in the east of the country. It is a fast-growing crop, but we feel competitive conditions exist for soybeans. We decided it was not something we needed to add to the list of MRE products.

Senator Bovey: I want to pick up on the soybeans for a minute. Being a Manitoban, I know how that crop has really taken over the province of Manitoba, so I am not sure I accept the response.

Let's flip it another way. With climate change, we are seeing different kinds of crops coming up. I would like to know what mechanism there is for adding crops to the list as new crops come into being because of the changing conditions around us. This is a serious problem in the west.

Les retards sur l'aire de trafic sont un enjeu complexe. Nous avons tous attendu sur l'aire de trafic. Ce qu'il faut savoir c'est, attend-on que les conditions s'améliorent ou que la situation liée au contrôle du trafic aérien s'améliore? C'est difficile à savoir. Si on établit la norme à deux heures et qu'après deux heures, il faut revenir, il faudra attendre assez de temps avant de pouvoir y retourner. Si, advenant qu'on ait attendu cinq minutes de plus, l'avion aurait pu décoller, il aurait été possible de s'en tirer. Il faut faire preuve de jugement. C'est une question difficile.

Nous croyons que trois heures de retard sur l'aire de trafic est une norme équitable. Elle est raisonnable dans les circonstances, pour les passagers et les transporteurs aériens. C'est ce que j'ai à dire à ce sujet.

Le président : Ce serait la norme minimale. Cela ne signifie pas qu'un transporteur aérien ne pourrait pas dire : « nous partirons dans 90 minutes. »

M. Garneau : Absolument. Un transporteur aérien pourrait dire : « Notre politique c'est que, après 90 minutes, nous faisons descendre les gens de l'avion. » Si un transporteur veut procéder ainsi, grand bien lui fasse.

Pour ce qui est de la question du soya, c'est l'un des enjeux dont il faut tenir compte lorsqu'on réfléchit au RAM, une mesure qui a été prévue initialement pour le grain à destination de la côte Ouest ou de Thunder Bay. C'est un mécanisme qui avait été demandé par les expéditeurs et les agriculteurs pour limiter l'argent que les compagnies de chemin de fer peuvent faire en transportant leurs marchandises.

Nous avons apporté des changements au RAM. Nous conservons la mesure, mais nous y apporterons des changements. À ce moment-ci, nous ne prévoyons pas ajouter de nouvelle culture. Je tiens à ajouter que 65 p. 100 du soya sont produits dans l'Est du pays. C'est une culture de plus en plus populaire, mais nous estimons qu'il y a dans ce cas-là des conditions concurrentielles. Nous avons décidé que ce n'était pas quelque chose qu'il fallait ajouter à la liste des produits visés par le RAM.

La sénatrice Bovey : Je veux revenir sur la question du soya un instant. Je viens du Manitoba. Je sais à quel point cette culture est devenue populaire dans la province du Manitoba, alors je ne suis pas sûre d'accepter votre réponse.

Regardons les choses d'une autre façon. Étant donné les changements climatiques, nous constatons que les gens commencent à faire pousser des cultures différentes. J'aimerais savoir s'il y a un mécanisme en place pour ajouter des cultures à la liste, à mesure que de nouvelles cultures commencent à être cultivées, en raison des conditions qui changent autour de nous. C'est un grave problème dans l'Ouest.

Mr. Garneau: I don't want to give the impression that Bill C-49 is cast in concrete for all time. All of the different facets of this bill, whether it's passenger rights or freight rail legislation, should continue. We will re-examine them in the course of time to see if it makes sense to make some changes. We will see how things will work out in the next two or three years.

We're bringing in a whole bunch of new things: final offer arbitration and long-haul interswitching. A whole bunch of new things are being brought into this legislation. We will see how it works.

We believe we have come up with something very reasonable, but we will always be looking to trying to make it fair and balanced and improving it as time goes on.

Senator Bovey: I found it very interesting that the railways have to share arbitration data in the States but not in Canada. I wonder if you could address that.

Mr. Garneau: A lot of data is shared in both places. In a couple of cases we have decided it's not necessary to share every piece of data. Some of it recognizes that there is a different approach in terms of protecting certain commercial-sensitive information.

We feel the information that has to be shared by the railways with the Canadian Transportation Agency will allow a fair system to work with service level agreements and final offer arbitration.

We feel we've made sure the important information that is required will be made available to make the right decisions.

Senator MacDonald: I am going to speak to you about the LVVRs. You mentioned that people support your position for wanting to do everything possible to improve railway safety. We're all with you on that.

In the United States they have a mandatory PTC, or Positive Train Control system. If we look at one of the more horrific accidents in the history of this country in Lac-Mégantic a few years ago, 47 people are dead and hundreds of families were impacted. Thousands of people affected, really. The centre of the town was incinerated and the entire community was traumatized. An LVVR would not have prevented that accident but Positive Train Control would have prevented it.

M. Garneau : Je ne veux pas vous donner l'impression que le projet de loi C 49 est coulé dans le béton pour toujours. Toutes les différentes facettes du projet de loi, qu'on parle des droits des passagers ou de la loi sur le transport ferroviaire de marchandises, doivent continuer d'évoluer. Nous allons les réexaminer au fil du temps pour voir s'il faut apporter certains changements. Nous verrons de quelle façon les choses évoluent au cours des deux ou trois prochaines années.

Nous intégrons un paquet de nouvelles choses comme l'arbitrage de l'offre finale et l'interconnexion de longue distance. Beaucoup de nouvelles choses sont mises en place dans le projet de loi. Nous verrons comment tout ça fonctionne.

Nous croyons avoir produit quelque chose de très raisonnable, mais nous allons toujours y jeter un coup d'œil pour nous assurer que la législation est juste et équilibrée et qu'on peut l'améliorer au fil du temps.

La sénatrice Bovey : J'ai trouvé très intéressant d'apprendre que les compagnies de chemin de fer doivent communiquer des renseignements d'arbitrage aux États-Unis, mais pas au Canada. Pouvez-vous nous en parler?

M. Garneau : Beaucoup de données sont communiquées aux deux endroits. Dans deux ou trois cas, nous avons décidé qu'il n'était pas nécessaire de communiquer chaque élément donné. En partie, on reconnaît ainsi qu'il y a une approche différente, en ce qui a trait à la protection de certains renseignements commercialement sensibles.

Selon nous, les renseignements que les compagnies de chemin de fer doivent communiquer à l'Office des transports du Canada favoriseront un système équitable pour composer avec les accords sur les niveaux de service et permettre l'arbitrage de l'offre finale.

Selon nous, nous nous sommes assuré que les renseignements importants qui sont requis seront accessibles pour que nous puissions prendre les bonnes décisions.

Le sénateur MacDonald : Je veux vous parler des enregistreurs vidéo ou audio. Vous avez mentionné que les gens soutiennent votre position, qui consiste à tout faire ce qui est possible pour améliorer la sécurité ferroviaire. Nous sommes tous d'accord avec vous à ce sujet.

Aux États-Unis, il y a un système de commande intégrale des trains obligatoire. Si on pense à un des accidents les plus horribles de l'histoire au pays, la tragédie de Lac-Mégantic, il y a quelques années, 47 personnes sont décédées, et des centaines de familles ont été touchées. Des milliers de personnes ont été touchées, en fait. Le centre de la ville a brûlé, et toute la collectivité a été traumatisée. Un enregistreur vidéo ou audio n'aurait pas prévenu cet accident, mais un système de commande intégrale des trains, oui.

If safety is paramount and if this system is mandatory in the United States, including on Canadian trains that operate in the United States, why aren't we implementing it in Canada?

Mr. Garneau: Positive Train Control has a lot of very desirable features. In fact, CN and CP are very familiar with it because, as you rightly pointed out, they have thousands of kilometres of CN and CP rail in the United States and, of course, have to conform with those rules in the United States.

However, having said that, the situation is a little more complicated than it appears at first blush. Positive Train Control just sounds like a no-brainer that everybody should have.

Quite apart from the fact that it's very expensive, there are differences between how our railways operate in Canada versus in the United States. We continue to look at it here in Canada. It's taken a lot more time to be implemented in the United States than was originally thought, for the very reason that it is complicated. It's not always 100 per cent reliable, either. We're trying to take an intelligent and pragmatic approach with respect to Positive Train Control.

As I said, safety is my biggest priority, but it's more complicated than just saying, "Okay, we have to put Positive Train Control in place in Canada exactly as they've done in the United States." It's not as simple as that.

Senator Griffin: Some people have already asked parts of my question, but I'll still follow up for clarification.

One of my big concerns is the Maritimes. I am from the Maritimes. I am also chair of the Agriculture and Forestry Committee. One of the concerns is the lack of communication and consultation with maritime stakeholders.

I am not sure why a decision was made favouring CN versus captive shippers because you had a media release on May 18 that said captive shippers would have access in all sectors and regions for a competitive railway network.

Is the Maritimes not a region? We only have one class 1 railway.

Mr. Garneau: This is a good example of trying to achieve that proper balance. As you know and as you pointed out, CN is the only one that operates there. It serves a number of markets in the Maritimes. For us to have accepted a LHI modification that

Si la sécurité est cruciale et si le système était obligatoire aux États-Unis, y compris pour ce qui est des trains canadiens qui roulent aux États-Unis, pourquoi ne pas mettre en place un tel système au Canada?

M. Garneau : La commande intégrale des trains est assortie de beaucoup de caractéristiques très souhaitables. En fait, le CN et le CP connaissent très bien ces systèmes parce que, comme vous l'avez souligné avec justesse, elles possèdent des milliers de kilomètres de voies aux États-Unis et, bien sûr, elles doivent respecter les règles en vigueur là-bas.

Cependant, cela dit, la situation est un peu plus compliquée qu'elle semble l'être à première vue. Le fait que tout le monde devrait se doter d'un système de commande intégrale des trains semble aller de soi.

À part le fait que ces systèmes sont très onéreux, il y a une différence entre la façon dont nos chemins de fer sont exploités au Canada et la façon dont ils le sont aux États-Unis. Nous continuons à regarder ce qui se passe ici, au Canada. Il a fallu beaucoup plus de temps pour mettre ces systèmes en place aux États-Unis qu'on le croyait initialement, pour la simple et bonne raison que c'est très complexe. Ces systèmes ne sont pas toujours fiables à 100 p. 100 non plus. Nous tentons d'adopter une approche intelligente et pragmatique en ce qui a trait aux systèmes de commande intégrale des trains.

Comme je l'ai dit, la sécurité est ma principale priorité, mais c'est un dossier plus complexe que de tout simplement dire : « D'accord, nous allons mettre en place un système de commande intégrale des trains au Canada exactement comme ils l'ont fait aux États-Unis. » Ce n'est pas aussi simple que ça.

La sénatrice Griffin : Certaines personnes ont déjà posé en partie ma question, mais je vais tout de même poser une question complémentaire pour obtenir des précisions.

L'une de mes principales préoccupations a trait aux Maritimes. Je viens de là. Je suis aussi présidente du Comité de l'agriculture et des forêts. Une de mes préoccupations, c'est le manque de communication et de consultation avec les intervenants des Maritimes.

Je ne sais pas pourquoi on a pris une décision favorable au CN plutôt qu'aux expéditeurs captifs, parce que vous avez diffusé un communiqué le 18 mai indiquant que les expéditeurs captifs auraient accès à un réseau ferroviaire concurrentiel dans tous les secteurs et toutes les régions.

Les Maritimes ne sont-elles pas une région? Il n'y a là qu'un seul chemin de fer de catégorie 1.

M. Garneau : C'est un bon exemple de situation où on a tenté de trouver un juste équilibre. Comme vous le savez et comme vous l'avez souligné, seul le CN est présent là-bas. Le CN sert un certain nombre de marchés dans les Maritimes. Pour

would apply in the corridor would have violated our decision. We are making exceptions for two corridors, the Kamloops-Vancouver corridor and the Quebec-Windsor corridors, which are very competitive as it stands at the moment.

Another thing that has to be looked at is that where we have accepted it, we're talking about very remote regions that have only one way of getting things. There are some options within the Maritimes, certainly from other modes of transportation.

Again, it's a balancing decision that we have to take. We're not discriminating against the Maritimes, in our opinion. We're trying to make a set of rules that applies for all of Canada, and we think we've achieved that.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome, minister. We are always happy to have you here. I have a question that was raised by witnesses about changes to the competition commissioner's role. I realize there might be political reasons for that decision. That is your prerogative. However, I would like a professional explanation. The commissioner has the authority to study files like this, especially in the case of a joint venture, to determine whether the Competition Act has been infringed. I'm trying to understand why this would be brought to you rather than the commissioner, who has the experience to make a final ruling in such files.

Mr. Garneau: We plan to maintain it at both levels. The competition commissioner will continue to do his job with respect to joint ventures. That hasn't changed. However, the way it was implemented discouraged airlines from creating joint ventures because they could work with airlines from other countries to create and operate joint ventures. That requires a lot of investment. Plus, the competition commissioner could, at any point, be it six months or four years after the joint venture was established, say no, it's not competitive, it's anti-competitive. We don't accept that. We decided to set up clearer rules and timelines around that for everyone. We decided that there has to be a time limit for considering joint venture proposals. Decisions have to be based on two criteria: competition, because airlines need to decide if the investment is worthwhile should the proposal rejected; and public interest. I have done everything I can to increase competition in a way that benefits passengers. If passengers can get more choice at a more reasonable and affordable price, that will be a good thing. At the same time, I can assure you that I will always seek the competition commissioner's opinion because I don't want to create an anti-competitive situation for other competitors in the same space as the airline that's proposing the joint venture.

accepter une modification du mécanisme d'interconnexion de longue distance applicable dans ce corridor, il aurait fallu enfreindre notre décision. Nous faisons des exceptions pour deux corridors : le corridor Kamloops-Vancouver, et les corridors Québec-Windsor, qui sont déjà très concurrentiels actuellement.

Une autre chose qu'il ne faut pas oublier, c'est que, là où on a accepté une telle chose, ce sont dans des endroits très éloignés où on a seulement une façon de transporter des choses. Il y a d'autres options dans les Maritimes, et il y a assurément d'autres modes de transport.

Encore une fois, nous devons prendre une décision pour trouver un juste équilibre. Nous ne faisons pas de discrimination contre les Maritimes, selon moi. Nous essayons d'établir un ensemble de règles qui s'appliquent à l'ensemble du Canada, et nous croyons avoir réussi.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue, monsieur le ministre, nous sommes toujours heureux de vous recevoir au comité. J'ai une question qui a été soulevée par des témoins relativement au changement de rôle du commissaire de la concurrence. Je comprends qu'il peut y avoir un raisonnement politique derrière cette décision. C'est votre prérogative. Toutefois, j'aimerais avoir une explication professionnelle. Le commissaire a toute la compétence pour étudier ce type de dossier surtout dans les cas de coentreprise à savoir si la Loi sur la concurrence a été touchée. Alors, j'essaie de comprendre pourquoi on amènerait cela à votre niveau plutôt qu'au commissaire, qui avait une expérience pour porter un jugement final dans ce dossier?.

M. Garneau : Nous avons l'intention de le maintenir aux deux niveaux. Le commissaire à la concurrence continuera de faire son travail comme il le faisait auparavant en ce qui a trait aux coentreprises. Cela n'a pas changé. Par contre, la façon dont c'était mis en pratique décourageait les lignes aériennes à créer des coentreprises parce qu'elles pouvaient, en faisant des liens avec des lignes aériennes dans d'autres pays, créer une coentreprise et commencer à l'exploiter. Cela exige beaucoup d'investissements. De plus, le commissaire à la concurrence pouvait, à tout moment, six mois après le début de cette entreprise ou quatre ans après, dire non, ce n'est pas compétitif, c'est anti-compétitif. On n'accepte pas cela. Nous avons décidé d'encadrer cela de façon visible pour tous et selon un certain échéancier. Nous avons convenu qu'il fallait statuer sur une demande de coentreprise à l'intérieur de certains délais. Cela serait basé sur deux critères : la compétition — pour que les lignes aériennes déterminent si cela vaut la peine de faire tous ces investissements advenant un refus — et l'intérêt public. J'ai fait tout ce qui est possible pour essayer d'augmenter la concurrence dans l'intérêt des passagers. Si cela peut offrir de nouveaux choix à un prix encore plus raisonnable et convenable pour le passager, ce sera une bonne chose. En même temps, je peux vous assurer que je vais toujours m'enquérir de l'opinion

du commissaire à la concurrence parce que je ne veux pas créer une situation qui est anti-compétitive pour les autres compétiteurs vis-à-vis de la ligne aérienne qui veut la coentreprise.

[*English*]

Senator Mitchell: With respect to allowing shippers with access to 30-kilometre interswitching or LHI, commonly called reasonable direction exclusion or exception, could you please describe or explain why it is that you've done that in this bill?

[*Traduction*]

Le sénateur Mitchell : Pour ce qui est de permettre aux expéditeurs d'avoir accès à l'interconnexion de 30 kilomètres ou l'interconnexion de longue distance, ce qu'on appelle couramment l'exclusion ou l'exception liée au sens raisonnable de la circulation, pouvez-vous, s'il vous plaît, fournir une description ou expliquer pourquoi vous avez procédé ainsi dans le projet de loi?

Mr. Garneau: If a shipper is within 30 kilometres of the regulated interswitching, we consider that person or that shipper already has certain advantages because they are within 30 kilometres of having a choice.

Yes, there will be instances where, perhaps, they're going against the grain in terms of getting to that interswitching location before going the other way; but we consider this to be a small price to pay for the fact that they have the option of choice because of their location in proximity to an interswitching location, versus a captive shipper hundreds of kilometres away from everything that has only one line.

We wanted to keep the 30-kilometre interswitching that has been around for a long time. We felt this was a good measure, and it's cost based by the way. We didn't feel there was any necessary need to change that whilst LHI, of course, is up to 1,200 kilometres or 50 per cent of the whole haul, whichever is greater. That will be based, except for 30 kilometres of it, more on commercial rates, competitive rates.

M. Garneau : Si un expéditeur est situé à 30 kilomètres d'un lieu d'interconnexion réglementé, nous considérons que cette personne ou cet expéditeur a déjà certains avantages, parce qu'il est situé à moins de 30 kilomètres d'un endroit où il a un choix.

Oui, il y a encore des situations où, peut-être, ces personnes devront aller dans le sens contraire de leur destination finale pour se rendre à l'emplacement d'interconnexion avant que la marchandise puisse à nouveau aller dans le bon sens, mais nous considérons que c'est un petit prix à payer du fait qu'elles ont l'option de choisir, parce qu'elles sont situées à proximité d'un emplacement d'interconnexion comparativement à un expéditeur captif situé à des centaines de kilomètres de quoi que ce soit et qui a seulement accès à un service ferroviaire.

Nous voulions conserver la disposition sur les 30 kilomètres et l'interconnexion qui existent depuis longtemps. Nous avons l'impression qu'il s'agissait d'une bonne mesure, et, soit dit en passant, elle est fondée sur le coût. Nous n'estimions pas qu'il était nécessaire d'apporter une modification, ici, même si, bien sûr, du côté de l'interconnexion longue distance, on passe à 1 200 kilomètres ou 50 p. 100 du trajet de bout en bout, selon la plus élevée des deux distances. Dans ce cas-là, ce sera fondé, sauf pour les 30 kilomètres, sur des taux plus commerciaux, des taux concurrentiels.

Senator Plett: First of all, I have a very brief comment and then just a follow up to what Senator Mitchell said.

Minister, you talked about CN getting more hopper cars into the system. We've heard here time and time again that there are hopper cars sitting all across Western Canada in sidings and not being used. The hopper cars are there.

As a follow up to Senator Mitchell's question, I asked CN, so I am going to ask you. We have a good idea what it is costing western Canadian farmers to have to go in the wrong direction. I asked CN what it would cost them if that was taken out.

Le sénateur Plett : Pour commencer, je veux formuler un bref commentaire, puis je veux poser une question liée à ce que le sénateur Mitchell a dit.

Monsieur le ministre, vous avez parlé du fait que le CN augmentera le nombre de wagons-trémies dans le système. On a entendu plusieurs fois, ici, qu'il y a des wagons-trémies inutilisés un peu partout dans l'Ouest canadien. Ils attendent dans des voies d'évitement sans être utilisés. Ils sont déjà là.

Pour revenir sur la question du sénateur Mitchell, j'ai posé une question au CN, et je vais vous la poser à vous aussi. Nous avons une bonne idée de ce que ça coûte aux agriculteurs canadiens de l'Ouest d'avoir à aller dans la mauvaise direction. J'ai demandé au CN ce que ça lui coûterait si on éliminait cette mesure.

If they wanted it in so badly and you wanted it in so badly, and you say this has been costed, I would like to know what it costs CN if we would take that out of there and give western Canadian grain farmers what they truly need and desire.

Mr. Garneau: Again, Senator Plett, we feel we have gone a very long way. I have pages of testimonials from grain shippers and others whose reaction to this bill was very positive when it was first introduced.

Is it perfect? No. Again, I come back to the issue of trying to achieve a balance that looks at both sides. It's easy to take one side. You can always come up with an example of something that could be better on both sides. However, in my opinion, this is an exquisitely balanced bill.

Of course, I will await Senate amendments, but I think we've achieved something that is fair and balanced.

The Chair: Before I ask the minister to leave, I'd like to thank the committee for its hard work and diligence.

This is the last of our hearings, and we're going to begin clause-by-clause consideration.

It has been a pretty cramped process. We've had a lot of witnesses and a lot of information. This is a very complicated, complex bill, important to the whole country and important to all our regions. Even though our relationship with you, minister, at the very beginning was, you might say, a little testy, it is because we all want the best thing for Canada, as I know you do. Then, of course, you had to appoint Senator Mitchell as the transport critic, so it got a little testier. Nonetheless, we've succeeded in completing our witnesses.

The minister and a number of public servants will be in the audience in case we have technical questions as we go through it clause by clause.

Thanks very much to all of you

Mr. Garneau: Very quickly, thank you for your comments. The real experts are on each side of me, Helena Borges and Alain Langlois. Please do not hesitate to ask them any questions during clause-by-clause consideration.

The Chair: I will begin clause-by-clause consideration of Bill C-49.

S'il voulait tellement que ce soit inclus, tout comme vous... Vous avez dit que les coûts ont été établis, j'aimerais savoir ce qu'il en coûterait au CN si on retirait cet élément de l'équation et qu'on donnait aux producteurs de grain canadiens de l'Ouest ce qu'ils veulent et désirent vraiment.

M. Garneau : Encore une fois, sénateur Plett, nous croyons avoir fait un long bout de chemin. J'ai des pages et des pages de témoignages d'expéditeurs de grain et d'autres intervenants dont la réaction au projet de loi était très positive lorsqu'il a été présenté initialement.

Est-il parfait? Non. Encore une fois, on revient au fait qu'on tente de trouver un juste équilibre qui tient compte des deux côtés de l'équation. C'est facile de se ranger d'un des deux côtés. On peut toujours trouver un exemple de quelque chose qui serait préférable pour les deux. Cependant, selon moi, cela reste un projet de loi extrêmement bien équilibré.

Bien sûr, je vais attendre les amendements du Sénat, mais je crois que nous avons trouvé une solution juste et équilibrée.

Le président : Avant de demander au ministre de partir, j'aimerais remercier le comité de son dur travail et de sa diligence.

C'est l'une de nos dernières audiences, avant de commencer l'étude article par article.

C'est un processus qui a été très rempli. Nous avons accueilli beaucoup de témoins et obtenu beaucoup de renseignements. C'est un projet de loi très complexe qui est important pour tout le pays et pour toutes les régions. Même si notre relation avec vous, monsieur le ministre, au tout début, était, pourrait-on dire, un peu tendue, c'est parce que nous voulons ce qu'il y a de mieux pour le Canada, comme c'est aussi votre cas, je le sais. Et puis, bien sûr, vous avez dû nommer le sénateur Mitchell en tant que critique en matière de transport, alors les choses sont devenues encore un peu plus tendues. Malgré tout, nous avons réussi à voir tous nos témoins.

Le ministre et un certain nombre de fonctionnaires seront dans l'auditoire au cas où nous aurions des questions techniques à poser pendant l'étude article par article.

Merci beaucoup à vous tous.

M. Garneau : Très rapidement, je vous remercie de vos commentaires. Les vrais experts sont assis de chaque côté de moi, Helena Borges et Alain Langlois. N'hésitez pas à leur poser des questions durant l'étude article par article.

Le président : Je vais commencer l'étude article par article du projet de loi C-49.

I am just going to go through the process because it is complicated, but I think we have great clerks here, and I think they've done a superb job in organizing ourselves. Victor and Shaila have done an excellent job putting all of this together.

I advise members that we have officials here from Transport Canada. I've asked two of them to sit here. I didn't want a whole table. They know who everybody is in the audience, so they can identify who can answer a technical question that we may have by just going out and seeking them. That will be helpful to us.

I remind senators of a number of points. I'll call each clause successively. We have 98 clauses, so we will consider them in groups of 10. If there are any clauses within each group for which a member has an amendment or for any other purpose, please let me know and we'll open up that grouping.

I ask you to read your amendment first and allow the staff to distribute copies of your amendment. You already have them all, so I think we're good. If anybody needs one, we'll get it to you before we begin debate.

Following a review of all the clauses in that grouping, if any have been postponed or stood by, they would then be considered one after the other in the order in which they were deferred.

If a senator is opposed to an entire clause, I would remind the committee that the proper process is not to move a motion to delete the clause but, rather, to vote against the clause as part of the bill.

Finally, I wish to remind senators that if there is ever any uncertainty as to the results of a voice vote, which I am going to try to keep to unless you ask, then we'll do a roll call vote which provides unambiguous results. For any tied or negatived vote, or if it is tied vote, of course, you know the motion falls.

Are there any questions before we begin?

Seeing no questions, is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

Je vais décrire le processus, parce qu'il est complexe, mais je crois que nous avons d'excellents greffiers, ici, et je sais qu'ils ont fait un super travail pour voir à notre organisation. Victor et Shaila ont fait de l'excellent travail lorsqu'ils ont dû mettre tout cela ensemble.

Je précise aux membres que des fonctionnaires de Transports Canada sont là. J'ai demandé à deux d'entre eux de s'asseoir ici. Je ne voulais pas une table remplie. Ils connaissent tous ceux qui sont dans l'auditoire, alors ils peuvent indiquer qui peut répondre à une question technique, si jamais nous en posons, et ils pourront tout simplement aller chercher la réponse. Ce processus sera utile pour nous.

Je rappelle aux sénateurs un certain nombre de choses. Je vais annoncer chaque article l'un après l'autre. Il y en a 98, alors nous allons les étudier par groupes de 10. S'il y a des articles dans chacun des groupes relativement auxquels un membre a un amendement ou a quelque chose d'autre à dire, faites-le moi savoir et nous irons plus en détail.

Je vous demande de lire vos amendements en premier, puis de permettre au personnel d'en distribuer des copies. Vous les avez déjà tous, alors je crois que tout ira bien. Si quelqu'un a besoin d'un document, nous vous le fournirons avant de commencer le débat.

Après l'examen de tous les articles d'un groupe, si un article a été reporté ou laissé en suspens, on les réévaluera un après l'autre dans l'ordre dans lequel ils ont été différés.

Si un sénateur s'oppose totalement à un article, je rappelle au comité que le processus approprié consiste non pas à présenter une motion d'annulation de l'article, mais, plutôt, à voter contre l'article du projet de loi.

Enfin, je tiens à rappeler aux sénateurs que, si jamais il y a de l'incertitude quant aux résultats d'un vote par oui ou non — je vais essayer de m'en tenir à ce type de vote, sauf si vous me demandez autre chose —, alors nous procéderons à un vote par appel nominal, qui permet d'obtenir un résultat sans ambiguïté. Lorsqu'il y a égalité des voix ou qu'une motion d'amendement est rejetée, bien sûr, vous savez que la motion sera rejetée.

Avez-vous des questions avant de commencer?

Puisqu'il n'y a pas de question, est-il convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Honourable colleagues, is it agreed, with leave, that the clauses be grouped in groups of 10?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 2 to 10 carry?

Hon. Senators: Agreed?

The Chair: Shall clauses 11 to 20 carry?

We have amendments in that grouping, but we don't have amendments on clauses 11, 12 and 13. Shall clauses 11 to 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Senator Boisvenu has an amendment.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I move that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, by adding after line 18 the following:

"**(3.1)** The factors that the Minister may consider to determine whether a proposed arrangement raises significant considerations with respect to the public interest under subsection (6) and, if applicable, to render a final decision regarding the arrangement under subsection 53.73(8), include the arrangement's effects on

(a) competition;

(b) air carriers;

(c) air service;

(d) aviation safety;

(e) the environment; and

(f) passengers.".

The bill does address matters of public interest, but the term is not defined. As we have seen, the U.S. does specify what constitutes a matter of public interest, and several elements of this bill are modelled on American legislation. This amendment simply clarifies what factors raise considerations with respect to the public interest.

Le président : L'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le président : Honorables collègues, est-il convenu, avec votre autorisation, que les articles soient étudiés par groupes de 10?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 2 à 10 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 11 à 20 sont-ils adoptés?

Nous avons des amendements dans ce groupe, mais il n'y a pas d'amendement lié aux articles 11, 12 et 13. Les articles 11 à 13 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le sénateur Boisvenu a un amendement.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 14, à la page 7, par adjonction, après la ligne 18, de ce qui suit :

« **(3.1)** Les facteurs que le ministre peut prendre en compte pour établir si l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public aux termes du paragraphe (6) et, le cas échéant, pour rendre sa décision définitive en application du paragraphe 53.73(8), comprennent notamment les effets de l'entente sur :

a) la concurrence;

b) les transporteurs aériens;

c) le service aérien;

d) la sécurité aérienne;

e) l'environnement;

f) les passagers. ».

Le projet de loi traite effectivement des questions d'intérêt public, mais on ne définit pas le terme. On a noté que les Américains précisent ce qui est d'intérêt public. D'ailleurs, plusieurs éléments de ce projet de loi découlent du modèle américain. Tout ce qu'on fait, c'est donner des précisions sur quoi devrait reposer l'intérêt public en apportant cette modification.

[*English*]

The Chair: Everyone has the amendments in front of them. Senator Mitchell.

Senator Mitchell: Thanks, Mr. Chair, and thanks, Senator Boisvenu.

I just want to say that I certainly appreciate the sentiment in this amendment, but I think it's unnecessary to some extent and redundant.

The fact of the matter is that these joint ventures are about competition, so competition inevitably will be discussed.

The fact of the matter is that they will involve, by definition, two carriers. To the extent that they consider competition, they will have to involve the consideration of other carriers, so air carriers are covered.

The fact that it's all about air travel, it inevitably addresses passengers.

The two issues of aviation safety and the environment would be considerations made by airlines and by air regulators for all airline travel, regardless of what happens in joint ventures.

I simply think, for the economy of wording in legislation, this is just more words than we need. It doesn't really accomplish very much. In a sense, it's micromanaging it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I put a lot of stock in what we heard from the former competition commissioner. He has done this kind of analysis and told us that the notion of public interest is not defined. I listened to the minister this morning, and he was talking about transparency. When a term is not defined in a bill, that transparency objective is not met. If this element is in the bill, those who have to work with this provision will know that the analysis is based on specific public interest criteria. Without this, the term "public interest" is meaningless. I am trying to honour the fact that the bill aspires to transparency.

[*English*]

The Chair: Are there any other comments?

If there are no further comments, it is moved by the Honourable Senator Boisvenu that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, after line 18.

Does everybody have the amendment in front of them?

[*Traduction*]

Le président : Tous les sénateurs ont les amendements devant eux. Sénateur Mitchell.

Le sénateur Mitchell : Merci, monsieur le président, et merci au sénateur Boisvenu.

Je tiens tout simplement à dire que j'aime bien l'esprit de cet amendement, mais je crois qu'il est inutile dans une certaine mesure et qu'il est redondant.

Le fait est que ces entreprises conjointes ont pour raison d'être la concurrence, alors la concurrence fera inévitablement l'objet de discussions.

Le fait est que cela fera intervenir, par définition, deux transporteurs aériens. Dans la mesure où ils tiennent compte de la concurrence, ils devront tenir compte des autres transporteurs aériens, par conséquent, ces derniers sont couverts.

Le fait est que tout ça concerne le transport aérien et que, inévitablement, cela tient compte des passagers.

Les deux enjeux liés à la sécurité aérienne et l'environnement sont des considérations qui relèvent des transporteurs aériens et des organismes de réglementation du transport aérien relativement à tous les vols, peu importe s'il s'agit d'entreprises conjointes.

Je crois tout simplement que, par souci de concision, il y a là tout simplement plus de mots que nécessaire. Cela ne donne pas vraiment grand-chose. En un sens, c'est un peu faire de la microgestion.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'appuie fortement le témoignage de l'ancien commissaire à la concurrence. Il a vécu ce type d'analyse, qui vient préciser que la notion d'intérêt public n'est pas définie. J'ai écouté le ministre ce matin et il parlait de transparence. Lorsqu'un terme n'est pas défini dans un projet de loi, on ne rencontre pas l'objectif de transparence. En incluant cet élément dans le projet de loi, ceux qui auront à vivre avec cet article sauront que l'analyse porte sur des critères précis d'intérêt public. Sinon, le terme « intérêt public » ne veut rien dire. Je tente de respecter l'objectif que vise ce projet de loi, soit celui de la transparence.

[*Traduction*]

Le président : Y a-t-il d'autres commentaires?

S'il n'y a pas d'autres commentaires, le sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 14, à la page 7, après la ligne 18.

Avez-vous tous l'amendement devant vous?

So, I don't have to read it. All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Opposed?

Passed.

We have adopted the motion in amendment, and we're now going to the second item.

We don't have to declare. The motion in amendment has been declared. It has passed so we are done that.

We're going to the next clause. Senator Boisvenu has another amendment, I believe.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I move that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, by adding after line 24 the following:

> "**(5.1)** Within 10 days after the day on which he or she receives the notice with the information referred to in subsection (2), the Minister shall make public a summary of the proposed arrangement that does not include any confidential information. The Minister shall give interested persons at least 20 days to present observations, in writing, on the significant considerations with respect to the public interest that the proposed arrangement raises.".

My goal here is the same: transparency. I realize that the new legislation will give the minister more power than the commissioner. I understand that the minister has a political interest in that being the case, and I agree with him in part. However, I think it's important for the bill to have a degree of transparency with respect to how much time the two parties have to respond rather than just making a decision. There is basically no appeal process otherwise. People affected by the minister's decision have to be able to understand the implications of that decision. That's why that consultation option should be there and parties should have 20 days to tell the minister what they think, basically.

[*English*]

The Chair: Any debate? No debate.

It is moved by Senator Boisvenu that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 7, after line 24.

You have the motion in front of you, so I don't have to read the text of the motion. Is it understood that is okay? Are we happy with that?

Je n'ai donc pas à le lire. Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

Le président : Tous ceux qui s'y opposent?

Adopté.

Nous avons adopté la motion d'amendement, et nous passons maintenant au deuxième élément.

La déclaration n'est pas nécessaire. La motion d'amendement a été déclarée. Elle a été adoptée, alors c'est terminé.

Nous passons au prochain article. Le sénateur Boisvenu a un autre amendement, si je ne m'abuse.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, à la page 7, par adjonction, après la ligne 24, de ce qui suit :

> « **(5.1)** Dans les dix jours suivant la date de réception de l'avis comportant les renseignements visés au paragraphe (2), le ministre rend public un sommaire de l'entente qui ne comporte aucun renseignement confidentiel. Il accorde aux intéressés un délai d'au moins vingt jours pour lui présenter, par écrit, des observations quant aux importantes questions d'intérêt public que l'entente soulève. ».

Je vise encore le même objectif, soit la transparence. Je comprends que le ministre aura plus de pouvoir dans le cadre de la loi par rapport au commissaire. J'ai très bien compris l'intérêt politique que le ministre a à cet égard, et je suis d'accord avec lui en partie. Cependant, cela m'apparaît important d'inclure dans ce projet de loi un niveau de transparence par rapport au délai où l'on consultera les deux parties, plutôt que de rendre d'abord une décision. Au fond, c'est comme s'il n'y avait pas d'appel. Il est important que les gens impliqués dans une décision du ministre en comprennent la portée plutôt que seulement la décision rendue par le ministre. C'est dans ce sens qu'il y aurait la possibilité d'une consultation, et que les parties auraient 20 jours pour faire part au ministre de leur point de vue, tout simplement.

[*Traduction*]

Le président : Voulez-vous en débattre? Pas de débat.

Le sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, à la page 7, après la ligne 24.

Vous avez la motion sous les yeux, alors je n'ai pas à lire le libellé de la motion. Dois-je comprendre que c'est convenable? Nous acceptons cette situation?

If we are, is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. I declare the motion in amendment carried.

We are on to the next item now, which is Senator Boisvenu's amendment number 3.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I move that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 10, by replacing line 9 with the following:

> "**53.77 (0.1)** Every two years after the day on which an arrangement is authorized, the Minister shall review the arrangement to determine the concerns, if any, that it raises with respect to the public interest and competition.
>
> **(1)** The Minister may, at any time after the sec-".

This clause simply gives the minister the authority to review arrangements on a daily basis. Usually, once a bill becomes law, legislators review and can amend it every five years. I'm proposing that the minister review the implementation of the act every two years and look at any public interest and competition concerns that have been raised. This is just about giving the minister a timeframe within which to evaluate the implementation of the act.

[*English*]

Senator Mitchell: Again, I disagree with this.

First, I think it's very prescriptive. It's directing the minister to do something he may well or she may well be inclined to do in any event. In the absence of any consideration the minister might make as to whether there have been complaints from passengers or competitors, it just seems to me, again, to be more legislation than is actually required.

It's also true that if the concern is that the root of this is competition, as the minister reiterated just moments ago, the Commissioner of Competition will be involved at any time the Commissioner of Competition wants to review these arrangements.

The other thing is that if there is continual consideration that arrangements may be reviewed. Whether or not that's necessary, it can unsettle the arrangements that will be between a Canadian air carrier, often, and an international air carrier. It's not just within the Canadian context where the perspective may be different from an international context.

Si nous l'acceptons, voulez-vous, honorables sénateurs, adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord. Je déclare la motion d'amendement adoptée.

Nous passons au prochain élément, soit l'amendement nº 3 du sénateur Boisvenu.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 14, à la page 10, par substitution, à la ligne 6, de ce qui suit :

> « **53.77 (01)** Tous les deux ans après la date où l'entente a été autorisée, le ministre examine l'entente afin d'établir, le cas échéant, les préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.
>
> **(1)**Le ministre peut, en tout temps après le ».

Cet article donne simplement au ministre la possibilité de réviser sur une base quotidienne. Habituellement, lorsqu'une loi est adoptée, elle est révisée aux cinq ans, et on peut y apporter des modifications. Ici, ce que je propose c'est que le ministre fasse tous les deux ans une espèce de révision de l'application de la loi et examine les préoccupations d'intérêt public et de concurrence qui ont été soulevées. C'est tout simplement donner au ministre une période de temps quant à l'évaluation de l'application de la loi.

[*Traduction*]

Le sénateur Mitchell : Encore une fois, je ne suis pas d'accord.

Premièrement, je crois que c'est très normatif. Cela exige que le ou la ministre fasse quelque chose qu'il ou elle aurait peut-être fait de toute façon. En l'absence de toute considération du ou de la ministre quant à savoir si des passagers ou des compétiteurs ont porté plainte, ça me semble encore une fois plus de législation qu'il n'en faut.

Il est aussi vrai que si la préoccupation, ici, c'est que, à la base, c'est une question de concurrence, comme le ministre l'a rappelé il y a quelques instants, le commissaire à la concurrence se mêlera du dossier chaque fois qu'il veut examiner ces arrangements.

De plus, si on pense continuellement que ces arrangements peuvent faire l'objet d'examens, que ce soit nécessaire ou non, cela peut perturber les arrangements entre un transporteur aérien canadien, souvent, et un transporteur aérien international. Ce n'est pas seulement au sein du contexte canadien, où le point de vue peut être différent du contexte international.

I would say this is not necessary and that we would have every reason to believe that a minister would want to review these and certainly want to supplement the reviews of the Commissioner of Competition whenever he or she decides that it should be done, too.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: It is an internal review within the department; it isn't a public review. It's a review that gives the minister some power to look at the scope of the agreements between joint ventures. Because we know that aviation, in particular, is a very fast changing world. An agreement that is signed today, that is reviewed in two years, may have a completely different scope, depending on how the companies apply it. With companies like Air Canada and Lufthansa, among others, we've seen how this agreement has grown in the last two years. This allows the minister to really see how these agreements are evolving, and it will eventually allow him to amend the act so that he has control over it. That was my main concern. I don't know if you understand.

[*English*]

Senator Eggleton: This strikes me as micromanaging and getting beyond what the Senate should be doing in terms of sober second thought. We're getting deeply into a lot of areas that I think the government is quite capable of handling.

I would like you to comment a bit on that. I don't think our purpose here is to go through every little detail on every little thing and micromanage the entire system. It seems to me that's what you're doing.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: The goal isn't to micromanage. The goal is to give the minister a new power, which was partly a power that belonged to the commissioner. I agree with this position. So the minister will allow joint ventures to operate within agreements. What we're asking the minister is to say whether it is possible that you now have that responsibility. That every two years, after such an agreement is signed, you do at least a review of it. No company would do it. The minister authorizes agreements, and he is given an obligation to take a critical look at these agreements two years later. I don't think this is micromanagement.

[*English*]

Senator Mitchell: In response to Senator Boisvenu's point that this allows the minister to do reviews, the act already allows the minister to do reviews. The bill, as it is written, says:

Je dirais que ce n'est pas nécessaire et que nous aurions toutes les raisons de croire qu'un ministre voudrait examiner ces arrangements et, assurément, donner suite aux examens du commissaire de la concurrence s'il est convaincu que c'est la chose à faire aussi.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : C'est un examen interne au ministère, ce n'est pas un examen public. C'est un examen qui donne un certain pouvoir au ministre de regarder la portée des ententes entre les coentreprises. Parce qu'on sait que le monde de l'aviation, notamment, c'est un monde en évolution très rapide. Une entente qui est signée aujourd'hui, qui est révisée dans deux ans, peut avoir une portée totalement différente selon l'application qu'en feront les entreprises. On l'a vu, entre autres, avec Air Canada et Lufthansa, comment cette entente a pris de l'ampleur au cours des deux dernières années. Cela permet au ministre de voir vraiment comment évoluent ces ententes, et cela lui permettra éventuellement d'apporter des modifications à la loi pour qu'il garde un contrôle là-dessus. C'était ma principale préoccupation. Je ne sais pas si vous comprenez.

[*Traduction*]

Le sénateur Eggleton : Ça me semble de la microgestion, et on semble aller plus loin que ce que le Sénat est censé faire, soit un second examen objectif. Nous approfondissons beaucoup de domaines dont, selon moi, le gouvernement peut très bien s'occuper.

J'aimerais que vous en parliez un peu. Je ne crois pas que notre objectif, ici, c'est de passer en revue chaque petit détail et chaque petite chose et procéder à la microgestion de tout le système. J'ai l'impression que c'est ce que vous faites.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : L'objectif n'est pas de faire de la microgestion. L'objectif est qu'on a donné un nouveau pouvoir au ministre qui était en partie un pouvoir qui appartenait au commissaire. Je suis bien d'accord avec cette position. Donc, le ministre autorisera des coentreprises à fonctionner à l'intérieur d'ententes. Ce qu'on demande au ministre, c'est de dire si c'est possible que vous ayez maintenant cette responsabilité. Que tous les deux ans, après la signature d'une telle entente, vous en faites un minimum d'évaluation. Aucune entreprise ne le ferait. Le ministre autorise des ententes, et on lui donne l'obligation de porter un regard critique sur ces ententes deux ans après. Je ne pense pas qu'on soit dans la microgestion.

[*Traduction*]

Le sénateur Mitchell : En réponse au point soulevé par le sénateur Boisvenu, soit que l'amendement permet au ministre de réaliser des examens, la loi le permet déjà. Le libellé du projet de loi actuel est le suivant :

The Minister may, at any time after the second anniversary of the day on which an arrangement is authorized, notify the parties of any concerns raised . . . .

The Chair: May.

Senator Mitchell: It is changing "may" "to shall." The minister will be required to allocate resources which cost money and may not be necessary.

I would rather leave it at "may." If there is a concern from Transat about the particular joint venture between Lufthansa and Air Canada, or if there is a concern by passengers that it's not working out to get into the depths of China by that joint venture, which was supposed to do that, okay, the minister would then have a reason to do it. If, in the off-chance suspicion that something might be going wrong, they have to do it, it could well be a waste of resources.

Senator Plett: Very quickly, chair, I don't know that I am vexed about this amendment one way or the other. When Senator Eggleton and Senator Mitchell say it's not necessary but they don't come up with any specific reason why it shouldn't be there, those are two different things.

We already have amendments. If the amendments we have so far passed here pass in the chamber, the bill is going back. The government can choose whether or not they are going to accept it. Clearly, when Senator Mitchell uses the terms "may" or "shall," those are in opposition to each other.

Senator Boisvenu thinks the minister "shall." That is a very definitive amendment and not just micromanaging, so I would suggest we vote on it.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Boisvenu that Bill C-49 be amended in clause 14, on page 10, at line 9.

You have the amendment in front of you. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: No.

The Chair: Do you want a voice vote?

Senator Eggleton: Show of hands.

The Chair: All those in favour of the amendment? Seven.

Those opposed? Two.

Le ministre peut, en tout temps après le deuxième anniversaire de la date où l'entente a été autorisée, aviser les partis de préoccupations...

Le président : Peut.

Le sénateur Mitchell : On veut changer le verbe « peut » et dire plutôt que le ministre devra examiner l'entente. Le ministre devra affecter des ressources, ce qui coûte de l'argent, et il se peut que ce ne soit pas nécessaire.

J'aurais préféré qu'on laisse le mot « peut ». Si Transat soulève une préoccupation au sujet d'une entreprise conjointe entre Lufthansa et Air Canada, ou si des passagers sont préoccupés par le fait que ce n'est pas adéquat de se rendre au beau milieu de la Chine en ayant recours à cette entreprise conjointe, alors que c'était censé être le cas, d'accord, le ministre aurait alors une raison de réaliser un examen. Si, sur un simple soupçon que quelque chose pourrait ne pas aller, il faut le faire, ce pourrait être du gaspillage de ressources.

Le sénateur Plett : Très rapidement, monsieur le président, je ne crois pas être contrarié par cet amendement, d'une façon ou de l'autre. Lorsque le sénateur Eggleton et le sénateur Mitchell disent que ce n'est pas nécessaire, mais ils ne fournissent pas une raison précise pour laquelle ce ne devrait pas être là, ce sont deux choses différentes.

Nous avons déjà des amendements. Si les amendements que nous avons adoptés jusqu'à présent sont adoptés à la Chambre, le projet de loi reviendra. Le gouvernement peut choisir si, oui ou non, il les accepte. Clairement, lorsque le sénateur Mitchell utilise le terme « peut » ou qu'il précise que le ministre devra examiner l'entente, ces deux choses sont en opposition.

Le sénateur Boisvenu estime que le ministre devrait examiner l'entente. C'est un amendement important, et pas seulement de la microgestion, alors je suggère qu'on soumette l'amendement aux voix.

Le président : L'honorable sénateur Boisvenu propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 14, à la page 10, à la ligne 9.

Vous avez l'amendement sous les yeux. Voulez-vous, honorables sénateurs, adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Des voix : Non.

Le président : Voulez-vous un vote par oui ou non?

Le sénateur Eggleton : Un vote à main levée.

Le président : Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement lèvent la main. Sept.

Ceux qui s'y opposent? Deux.

Motion carried.

We have completed the amendments. Shall clause 14, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We're now going to clause 15 and we have two amendments.

Do you want to be on there, Senator Cormier?

Senator Cormier: On mine because I proposed it. I don't mind.

The Chair: Go ahead and move it.

Senator Eggleton: I just want to move the amendments that Senator Mercer proposed. I want to make it clear, though, I am an independent Liberal.

The Chair: So, you're not in favour of that amendment?

Senator Eggleton: I am not giving an indication that I will support every one of them, but some of them I will support, some of them I will not, and some I may abstain on.

In the particular case, I don't know whether you want to put Senator Mercer's name on here. I am certainly happy to let Senator Cormier take it.

I just wanted to note it, as an expression of Senator Mercer's own feelings about the matter. Perhaps you could move them by Senator Mercer and Senator Cormier.

The Chair: I can't move by Senator Mercer because he is not here.

Senator Eggleton: Okay.

The Chair: Senator Eggleton is named. You're full members of the committee once you're on the committee, according to whip.

I will have Senator Cormier make this motion.

[*Translation*]

Senator Cormier: I move that Bill C-49 be amended in clause 15, on page 13, by replacing line 13 with the following:

> "owned directly or indirectly by one or more non-Canadians authorized."

La motion est adoptée.

Nous avons terminé les amendements. L'article 14 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous allons maintenant passer à l'article 15. Il y a deux amendements.

Voulez-vous intervenir, sénateur Cormier?

Le sénateur Cormier : Pour le mien, parce que je l'ai proposé. Ça ne me dérange pas.

Le président : Allez-y et proposez-le.

Le sénateur Eggleton : Je veux proposer les amendements que le sénateur Mercer a proposés. Cependant, je veux dire clairement que je suis un libéral indépendant.

Le président : Donc, vous n'êtes pas en faveur de l'amendement?

Le sénateur Eggleton : Je ne dis pas que je vais tous les soutenir, mais je vais en soutenir certains, et d'autres non, et je m'abstiendrai peut-être aussi.

Dans ce cas précis, je ne sais pas si vous voulez mettre le nom du sénateur Mercer là-dessus. Je suis évidemment heureux de laisser le sénateur Cormier le prendre.

Je voulais tout simplement le souligner, en guise d'expression des sentiments du sénateur Mercer à ce sujet. Les amendements pourraient peut-être être proposés par le sénateur Mercer et le sénateur Cormier.

Le président : Le sénateur Mercer ne peut pas les proposer parce qu'il n'est pas ici.

Le sénateur Eggleton : D'accord.

Le président : Le sénateur Eggleton est nommé. Selon le whip, une fois qu'on est membre du comité, on est membre à part entière.

Je vais demander au sénateur Cormier de proposer cette motion.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 15, à la page 13, par substitution, à la ligne 14, de ce qui suit :

> « avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un ou ».

[*English*]

The Chair: Senator Cormier, you moved:

> That clause 15, on page 13, Bill C-49 be amended by replacing line 13 with the following:
>
> "owned directly or indirectly by one or more non-Canadians authorized."

Do you want to say a few words about that?

[*Translation*]

Senator Cormier: Yes, in fact, I am not a legislator, but it is a matter of vocabulary interpretation. According to the information available, there is a principle of law by which the legislator does not speak for nothing. In principle, the interpretation of the legislation, according to which every word is presumed to have a meaning, the use of the words "directly" and "indirectly" in only one of the two subsections above could very well be interpreted for the courts as being the expression of a deliberate policy to allow a group of foreign air carriers to indirectly hold more than 25 per cent, and likely up to 49 per cent, of the voting rights of a Canadian air carrier.

So the proposed amendment aims to standardize the vocabulary issue between the two paragraphs, since subsection 55(1)(c)(i) talks about "directly" and "indirectly," and subsection 55(1)(c)(ii) doesn't mention "directly" or "indirectly." So there is the motivation.

[*English*]

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I declare the motion carried.

Shall clause 15, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Now we're going on to the next one. We have a clause with no amendment. That's a big surprise.

Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Now we go to clause 17.

[*Traduction*]

Le président : Sénateur Cormier, vous avez proposé ce qui suit :

> Que le projet de loi C-49 soit modifié à l'article 15, à la page 13, par substitution, à la ligne 14, de ce qui suit :
>
> « avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un ou ».

Voulez-vous dire deux ou trois mots à ce sujet?

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Oui, en fait, je ne suis pas législateur, mais c'est une question d'interprétation de vocabulaire. Selon les informations dont on dispose, il existe un principe de droit selon lequel le législateur ne parle pas pour ne rien dire. En principe d'interprétation des lois, selon lequel chaque mot est présumé avoir un sens, l'utilisation des mots « directement » et « indirectement » dans un seul des deux sous-alinéas susmentionnés pourrait très bien être interprétée pour les tribunaux comme étant l'expression d'une politique délibérée visant à permettre à un groupe de transporteurs aériens étrangers de détenir indirectement plus de 25 p. 100, et vraisemblablement jusqu'à 49 p. 100 des droits de vote d'un transporteur aérien canadien.

Alors, la proposition d'amendement vise à uniformiser la question du vocabulaire entre les deux alinéas, puisque dans le sous-alinéa 55(1)c)(i), on parle de « directement » et « indirectement », et dans le sous-alinéa 55(1)c)(ii), on ne mentionne pas « directement » ou « indirectement ». Voilà la motivation.

[*Traduction*]

Le président : Vous plaît-il, honorables sénateurs d'accepter cette motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : Je déclare la motion adoptée.

L'article 15 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Nous passons au prochain point. Nous avons un article sans amendement. Quelle surprise.

L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous passons maintenant à l'article 17.

On clause 17, we have an amendment.

Senator Gagné: I sent you a briefing note last Friday with some tables that show you visually what are the amendments. We did distribute this to you just before the meeting.

[*Translation*]

I move that Bill C-49 be amended in clause 17, on page 13:

by replacing lines 28 to 33 with the following:

"**67.3** The Agency may, to the extent that it considers it"; and

by replacing line 35 with the following:

"of the same flight all or part of its decision".

It doesn't say much. I'll refer to the text. In fact, the other clause is about the people adversely affected and also the rights of the travelers with respect to the air passengers bill of rights. To summarize, the current legislation allows a third party, and therefore third parties that are not adversely affected, to complain about air transport. It allows the Canadian Transportation Agency to determine whether the complaint will be heard. As I mentioned when I asked the minister in January 2018, after the passage of Bill C-49 and the appearance of Minister Garneau, the Supreme Court recognized the importance of the complaints filed by public interest groups in *Delta Airlines v. Lukács*.

I think it's important to point out that Bill C-49 would no longer allow third parties to intervene, such as advocacy groups. I am thinking of an example such as the Council of Canadians with Disabilities, which could no longer intervene in the context of the bill of rights. It could not intervene on anything related to the air passengers bill of rights.

In my opinion, given the Supreme Court decision that was made after the bill was passed in the house, it should be reconsidered because that decision was made after it was passed. So, just to reiterate, under the bill of rights only the person adversely affected can make a complaint. The minister answered my question: outside the bill of rights, a third party can file a complaint. When the bill of rights is involved, only the person adversely affected can.

Senator Boisvenu: In the first part of the amendment, in section 67.3, you state, "The Agency may, to the extent that it considers". Is that an addition to section 67.3?

Pour ce qui est de l'article 17, nous avons un amendement.

La sénatrice Gagné : Je vous ai envoyé une note d'information vendredi dernier sur laquelle figuraient certains tableaux vous montrant visuellement la nature des amendements. Nous vous l'avons distribué tout juste avant la réunion.

[*Français*]

Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 17, à la page 13 :

a) par substitution, aux lignes 31 à 36, de ce qui suit :

« **67.3** L'Office peut, dans la mesure qu'il estime indiquée, »;

b) par substitution, aux lignes 38 et 39, de ce qui suit :

« gers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une ».

Ça ne dit pas grand-chose. Je vais me reporter au texte. En réalité, l'autre article est au sujet des personnes lésées et aussi des droits des voyageurs en ce qui a trait à la Charte des droits pour les passagers aériens. Pour résumer, la loi actuelle permet à une tierce partie, et donc à des tiers non lésés, de porter plainte en matière de transport aérien. Elle permet à l'Office des transports du Canada de déterminer si la plainte sera entendue. Comme je l'ai mentionné lorsque j'ai posé ma question au ministre, en janvier 2018, après l'adoption du projet de loi C-49 et la comparution du ministre Garneau, la Cour suprême a reconnu l'importance des plaintes déposées par des groupes d'intérêt public dans l'arrêt *Delta Airlines c. Lukács*.

Selon moi, il est important de souligner que le projet de loi C-49 ne permettrait plus aux tiers d'intervenir, tels des groupes de défense des droits. Je pense à un exemple comme le Conseil des Canadiens avec déficiences qui ne pourrait plus intervenir dans le contexte de la charte. Il ne pourrait pas intervenir à tout ce qui touche à la Charte des droits pour les passagers.

Selon moi, compte tenu de la décision de la Cour suprême qui a eu lieu après que le projet de loi ait été adopté à la Chambre, cela devrait être réétudié puisque cette décision a été rendue après son adoption. Alors, juste pour répéter, c'est qu'avec la charte, seule la personne lésée peut porter plainte. Le ministre a répondu à ma question : à l'extérieur de la charte, une tierce partie peut porter plainte. Lorsque c'est le cas de la charte, c'est seulement la personne lésée.

Le sénateur Boisvenu : Dans la première partie de l'amendement, à l'article 67.3, vous indiquez « l'office peut, dans la mesure qu'il estime ». Est-ce un ajout à l'article 67.3?

Senator Gagné: I'm not adding anything. Do you have the table I distributed? The amendment removes "person adversely affected" because it has been introduced. I'm removing the subsection entirely.

Senator Boisvenu: I understand.

Senator Gagné: That's why the amendment, as proposed, says nothing. You almost have to see it —

Senator Boisvenu: I understand.

Second, looking at the line where it says "passengers of the same flight," the part that says "as the complainant" is what you are removing.

Senator Gagné: Are we still on clause 17?

Senator Boisvenu: We are at section 67.3.

Senator Gagné: Yes.

Senator Boisvenu: I'm reading your phrase and the one in the bill. The three words that will be removed are "as the complainant" to allow a third party.

Senator Gagné: That's right.

[*English*]

The Chair: Senator Mitchell would like to speak to this amendment, and I think Senator Bovey would also.

Senator Bovey: Are we on 67.4?

The Chair: Yes.

Senator Bovey: I think the draft says 67.3.

The Chair: We have three, and we will have to move another amendment if we move this one and the first one doesn't work.

Senator Mitchell: This is really a question of just how it has been interpreted.

The fact is that this section is very specific to regulations made under proposed subsection 86.11(1), the charter of passenger rights. It would be in those cases that you would have to have a complainant. In other words, something would have had to have happened to a traveller who then complained. It's very specific.

Everything else such as some of those things that are still in tariff, as they all are now, will be moved into rights. Any policy issue will still be open to a third party to make the representation to the minister, to committees, to senators, to MPs and to the agency as well.

La sénatrice Gagné : Je n'ajoute rien. Avez-vous le tableau que j'ai distribué? Cet amendement retire la partie « personne lésée », car elle a été introduite. J'enlève complètement le paragraphe.

Le sénateur Boisvenu : Je comprends.

La sénatrice Gagné : C'est pourquoi l'amendement, tel que proposé, ne dit rien. Il faut presque le voir...

Le sénateur Boisvenu : Je comprends.

Deuxièmement, si je lis la ligne où on voit « gers du même vol », la partie qui dit « que le plaignant » est celle que vous retirez.

La sénatrice Gagné : On est toujours à l'article 17?

Le sénateur Boisvenu : Nous sommes à l'article 67.3.

La sénatrice Gagné : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Je lis votre phrase et celle du texte de la loi. Les trois mots qui seront retirés sont « que le plaignant », pour permettre à un tiers.

La sénatrice Gagné : C'est cela.

[*Traduction*]

Le président : Le sénateur Mitchell aimerait parler de cet amendement, et je crois que la sénatrice Bovey veut le faire aussi.

La sénatrice Bovey : Nous sommes à 67.4?

Le président : Oui.

La sénatrice Bovey : Je crois que l'ébauche indique 67.3.

Le président : Il y en a trois, et nous devrons proposer un autre amendement si nous adoptons celui-ci, et si le premier ne fonctionne pas.

Le sénateur Mitchell : C'est, en réalité, une question d'interprétation.

Le fait est que cet article concerne très précisément la réglementation prise au titre du paragraphe 86.11(1) proposé, la Charte des droits pour les passagers aériens. Ce serait dans de tels cas qu'il faudrait avoir un plaignant. En d'autres mots, quelque chose devrait être arrivé à un voyageur qui se serait ensuite plaint. C'est très précis.

Tout le reste, comme certaines des choses qui figurent actuellement dans les tarifs, comme c'est le cas actuellement, deviendront des droits. Tout enjeu stratégique pourra encore faire l'objet d'une présentation au ministre, aux comités, aux sénateurs, aux députés et à l'office aussi par une tierce partie.

In a sense, if you have a problem with the charter, proposed subsection 86.11(1) and you're not a passenger who had that problem, then you have a policy issue. You can take that to the Canadian Transportation Agency, no problem.

On the other hand, if you are a traveller who has a problem with the charter of rights, who has been offended and it hasn't been handled quickly by the agency or the airline, then you can go and find Mr. Lucasz or a third party advocacy group to help you represent your case.

In effect nothing is changing, except where this new add-on, a charter which everybody wants, has been created. Because it's an individual's rights that we're talking about, you have to have an individual with the problem.

In addition, the CTA can go beyond just reconciling the problem with that individual who has brought the problem to them. They can reconcile a whole planeful of individuals if they determine the problem addresses other people.

It's really an add-on; it's not detracting from anything that already exists.

Senator Galvez: My understanding was the same, but after reading the rationale of the amendment of Senator Gagné, I think this amendment offers two extra securities. One is not clear. Everybody is confused with it. It's not only unclear for us but for many people. Second, we don't know when the bill of rights for passengers will be available.

I asked Mr. Garneau today, and he explained the process but he didn't give any calendar date.

What will happen between today and when the bill of rights comes about? Will it take two years? Will it take one year?

Senator Mitchell: Nothing will change until the charter of rights is created. This wouldn't be an issue. Anybody can present, as they can now, to the Canadian Transportation Agency.

While there may be some debate about the interpretation, that's why we're having these kinds of debates. It's extremely clear it's only when it's prescribed by regulations under proposed subsection 86.11(1) and that it would have to be filed by a person adversely affected.

Proposed subsection 86.11(1) will be the section of the bill that will create the charter. It's very clear that it's only with the charter that you need to have a complainant. Even at that, the

En un sens, si vous avez un problème avec la charte, le paragraphe 86.11(1) proposé, et que vous n'êtes pas un passager ayant eu le problème en question, alors vous avez un problème de nature politique. Vous pouvez en parler à l'Office des transports du Canada, sans problème.

Par ailleurs, si vous êtes un voyageur qui avez un problème lié à la charte des droits, un voyageur qui a été offensé et dont le cas n'a pas été géré rapidement par l'office ou le transporteur aérien, alors vous pouvez aller trouver M. Lukács ou un groupe de défense tiers afin qu'il vous aide à présenter votre cas.

Concrètement, rien ne change, à part ce nouvel ajout, la charte que tout le monde veut, qui a été créée. Puisque nous parlons d'un droit individuel, une personne doit avoir un problème.

De plus, l'OTC peut aller au-delà d'un simple processus de résolution du problème faisant intervenir la personne l'ayant soulevé. L'office peut trouver une solution qui visera toutes les personnes qui étaient dans l'avion, s'il détermine que le problème touchait aussi les autres.

C'est un ajout, en réalité. Cela n'enlève rien à ce qui est déjà là.

La sénatrice Galvez : C'était également mon interprétation, mais après avoir lu l'explication de l'amendement proposé par la sénatrice Gagné, il me semble que cet amendement comprend deux mesures de protection supplémentaires. Seulement, ce n'est pas clair. Personne ne le comprend bien, et je ne parle pas seulement de nous, mais de nombreuses autres personnes. En outre, nous ne savons pas quand la Charte des droits pour les passagers entrera en vigueur.

Quand j'ai posé la question à M. Garneau aujourd'hui, il m'a seulement décrit le processus sans me donner de dates précises.

Que va-t-il se passer entre aujourd'hui et le moment où la charte des droits sera adoptée? Cela va-t-il prendre deux ans? Un an?

Le sénateur Mitchell : Rien ne va changer avant que la charte des droits soit adoptée. Il n'y a pas de problème de ce côté-là. Tout le monde pourra déposer une plainte, comme c'est le cas actuellement, auprès de l'Office des transports du Canada.

Dans une certaine mesure, il y a différentes interprétations possibles, et c'est pourquoi nous sommes ici pour en discuter. Il est explicitement écrit que cela concerne uniquement les obligations prévues par le règlement pris en vertu du paragraphe 86.11(1) et que seule une personne lésée peut déposer une plainte.

Dans le projet de loi, le paragraphe 86.11(1) est la disposition qui prévoit la création de la charte. Il est très clair qu'un plaignant est exigé seulement dans les cas relevant de la charte,

complainant can bring a third party representative to work with them on it.

Senator Gagné: I have one more comment. I think the agency will only grant standing if there is a public interest reason to do so.

[*Translation*]

I think the government's intention is laudable, but as long as the new regime is undefined and its effectiveness is not demonstrated over time, it would be premature, if not unreasonable, to prohibit any consumer advocate groups from intervening.

[*English*]

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Gagné:

That Bill C-49 be amended in clause 17, on page 13,

(a) by replacing lines 28 to 33 with the following:

"**67.3** The Agency may, to the extent that it considers it"; and

(b) by replacing line 35 of the following:

"of the same flight all or part of its de-".

Is it your pleasure to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Shall clause 17 carry?

Senator Day: As amended.

The Chair: Yes, it is amended. So, now, shall it carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We have another amendment in clause 18, on page 14, by Senator Gagné.

[*Translation*]

Senator Gagné: I move that Bill C-49 be amended in clause 18, on page 14,

by replacing lines 17 to 21 with the following:

"Agency receives a written complaint,"; and

by replacing lines 23 to 24 with the following:

et même dans ces cas, le plaignant peut demander à une tierce partie de l'aider.

La sénatrice Gagné : J'ai un dernier commentaire. Selon moi, l'office va seulement accorder un droit de participation lorsque cela va dans l'intérêt public.

[*Français*]

Je crois que l'intention du gouvernement est louable, mais tant que le nouveau régime n'est pas défini et que son efficacité n'est pas démontrée au fil du temps, il serait prématuré, voire déraisonnable, d'interdire toute intervention de groupes de protection des droits des consommateurs.

[*Traduction*]

Le président : L'honorable sénatrice Gagné propose :

Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 17, à la page 13 :

par substitution, aux lignes 31 à 36, de ce qui suit :

« **67.3** L'Office peut, dans la mesure qu'il estime indiquée, »;

par substitution, aux lignes 38 et 39, de ce qui suit :

« passagers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une ».

Vous plaît-il d'adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 17 est-il adopté?

Le sénateur Day : Tel que modifié.

Le président : Oui, tel que modifié. Donc, l'article est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : La sénatrice Gagné propose un autre amendement à l'article 18, à la page 14.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 18, à la page 14 :

a) par substitution, aux lignes 9 à 13, de ce qui suit :

« **(iii)** sur dépôt d'une plainte écrite, enjoindre à tout licencié ou trans- »;

b) par substitution, aux lignes 22 à 26, de ce qui suit :

"to some or to all passengers of the same flight, all or part of the Agency's decision".

It's the same reasoning, in practice. All we're doing is removing the references to the complaint of the person adversely affected.

[*English*]

The Chair: All right, are we good? We have the motion here in English. It may not correspond to the same numbers on the same lines exactly, but it does because she was reading the French version. That's why the translation may have confused us.

Senator Mitchell: Just for the record, I oppose this one for the same reason I opposed the last one.

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 18, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

We will go to clause 19 and Senator Boisvenu with an amendment.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: This is my last addition request.

I move that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 15, by adding the following after line 26:

"**(d.1)** respecting the carrier's obligation to make the terms and conditions of carriage of the body of a deceased person or other human remains readily available to passengers in language that is simple, clear and concise;".

You know my position with respect to victims of crime. The complaints I receive most often about air transportation is the lack of information. When the event happens in countries where families are on vacation, families are caught a little off guard. They have to deal with the Canadian embassy because the airline hasn't provided adequate information. So, the airline is given a bit of a social responsibility to inform families if something bad happens when they are travelling. What service does the company offer to make the transport of a body and human remains, among other things, easily accessible to passengers?

« sagers du même vol tout ou partie de sa décision relative à une plainte portant sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)b), ».

En pratique, c'est le même raisonnement. On ne fait que supprimer les références à la plainte d'une personne lésée.

[*Traduction*]

Le président : Très bien. Est-ce que tout le monde comprend? Nous avons aussi la motion en anglais. Puisque la sénatrice Gagné a lu la version française, les numéros de ligne ne seront peut-être pas les mêmes. L'interprétation nous a probablement induits en erreur.

Le sénateur Mitchell : Aux fins du compte rendu, je suis contre cet amendement pour la même raison que je me suis opposé au dernier.

Le président : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 18 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article est adopté.

Passons à l'article 19. Le sénateur Boisvenu a un amendement.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : C'est ma dernière demande d'ajout.

Je propose que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 19, à la page 15, par adjonction, après la ligne 29, de ce qui suit :

« **d.1)** régir l'obligation, pour le transporteur, de rendre facilement accessibles aux passagers en langage simple, clair et concis les conditions de transport d'une dépouille et d'autres restes humains; ».

Vous connaissez ma position en ce qui a trait aux victimes d'actes criminels. Les plaintes que je reçois le plus souvent par rapport au transport aérien, c'est le manque d'informations. Lorsque l'événement arrive dans le pays où les familles sont en vacances, les familles sont prises un peu au dépourvu. Elles doivent faire affaire avec l'ambassade canadienne parce que le transporteur aérien n'a pas donné d'informations adéquates. Donc, on donne un peu une responsabilité sociale à la compagnie aérienne de bien informer les familles lorsqu'elles voyagent s'il arrive un événement malheureux. Quel est le service que la compagnie offre pour rendre, entre autres, facilement accessible aux passagers le transport d'une dépouille et de restes humains?

[*English*]

The Chair: Any discussion?

As there is no discussion, all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Shall clause 19, as amended, carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chair: There are other amendments on clause 19. Sorry about that. That is my fault.

Senator Eggleton: I'll move it on behalf of Senator Mercer. He's concerned about the tarmac delays. Whereas the standard in the industry appeared to be 90 minutes, in this bill we're talking about three hours in place of that. He's looking to have it minimized as an inconvenience to the passengers.

Of course, the minister has explained what exactly the parameters are of all of this, but I'll move it on behalf of Senator Mercer.

Senator Mitchell: I oppose this amendment. I think the minister explained very well why they have arrived at the three-hour line. I would like to emphasize where the 90 minutes, which sometimes is four hours depending on the circumstances under the current regime, applies. It applies in a very inconsistent way and isn't driven by legislation or regulation.

There is leeway. Now, if an airline breaches three hours, there will be specific penalties. It's not unreasonable to give a bit of leeway from 90 minutes to three hours. In fact, it's tougher than the four hours currently being used, depending on the situation or depending on the airlines.

There's another consideration to make as well. If the delay limit is too short, you will end up having a lot of cancelled flights. In developing this policy, they tried to find a balance between what's reasonable for passengers, remembering, as the minister said, there will be standards of service and care and so on required within this charter of rights. The balance with that and the desire for not cancelling airline after airline flight, which has many consequences, one for the traveller at that moment, and two, for the cost of running an airline.

[*Traduction*]

Le président : Voulez-vous en débattre?

Dans ce cas, êtes-vous tous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Il y a d'autres amendements à l'article 19. Excusez-moi. C'est ma faute.

Le sénateur Eggleton : C'est un amendement que je propose au nom du sénateur Mercer. Il se préoccupe des retards sur l'aire de trafic. Le délai prévu selon les normes de l'industrie est de 90 minutes, mais dans ce projet de loi, il est question de 3 heures. Cela risque de causer des désagréments aux passagers, alors il aimerait que ce soit revu à la baisse.

Bien sûr, le ministre nous a expliqué en détail tous les paramètres déjà, mais je veux tout de même proposer cet amendement au nom du sénateur Mercer.

Le sénateur Mitchell : Je m'oppose à cet amendement. Selon moi, le ministre a expliqué très clairement pourquoi ce délai de 3 heures avait été choisi. J'aimerais préciser dans quelles circonstances ce délai de 90 minutes — qui peut, dans certains contextes et dans le régime actuel, être prolongé jusqu'à 4 heures — s'applique. Le délai n'est pas du tout appliqué uniformément. Il n'est régi par aucune loi ni aucun règlement.

Il y a une marge de manœuvre. Dans l'éventualité où une compagnie aérienne dépasse trois heures, elle s'expose à des sanctions précises. Ce n'est pas déraisonnable de donner une certaine marge de manœuvre, de 90 minutes à 3 heures. À vrai dire, c'est plus contraignant que le délai de quatre heures en vigueur actuellement, en fonction de la situation ou de la compagnie aérienne.

Il y a aussi une autre chose qu'il faut prendre en considération. Si le délai est trop court, vous courez le risque d'augmenter grandement le nombre de vols annulés. L'objectif, dans l'élaboration de cette politique, était de trouver un équilibre entre, d'une part, ce qui est raisonnable pour les passagers, compte tenu, comme l'a dit le ministre, des normes relatives aux services, aux soins, et cetera, prévues dans la Charte des droits pour les passagers et, d'autre part, la nécessité de ne pas se retrouver avec un tas de vols annulés, car cela comprend aussi son lot de conséquences, pour le voyageur d'abord, et ensuite, parce que cela coûte cher à la compagnie aérienne.

If you're cancelling flights, people are missing connections and airplanes are sitting empty, that costs money. It means that it has competitive issues and also costs the traveller money.

While the intention is good, I think really and truly the balance reached at three, Senator Plett, is more appropriate.

The Chair: Is there any further discussion?

Senator Plett: Senator Plett didn't move the motion, but since he addressed Senator Plett, let Senator Plett make a comment to it then.

The Chair: Absolutely, Senator Plett may make a comment.

Senator Plett: I really believe, for all of us who fly quite often, to sit on the tarmac for more than one and a half hours is absolutely unacceptable. The airplane can taxi back to the terminal. Unless it is for safety reasons, then I think an hour and a half is plenty of time.

Again, I am not sure why I was called out on this. It was Senator Mercer's motion, but since I was, I will support the motion.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

We have another amendment by Senator Cormier to clause 19.

[*Translation*]

Senator Cormier: I will start by reading the motion.

It is moved that Bill C-49 be amended in clause 19, on page 15, by adding the following after line 38:

> "**(1.1)** The Agency shall, after consulting with the Minister, make regulations in relation to flights within Canada, respecting the carrier's obligation to provide services in both official languages.".

That's the proposed amendment. I've given you where it is in the document. I would like to provide an explanation for that. First, it must be said that the Emerson report made a clear ruling on this. It requested clarification of the obligations of airports and airlines to provide services in both official languages by working with industry and official language communities. The

Lorsqu'on annule un vol, cela veut dire que les voyageurs vont manquer leur vol de correspondance et que les compagnies aériennes perdent de l'argent pendant que leurs avions restent vides. Cela nuit à leur compétitivité et fait perdre de l'argent aux voyageurs.

Votre intention est bonne, sénateur Plett, mais je crois sincèrement que le délai de trois heures convient davantage.

Le président : Y a-t-il d'autres commentaires?

Le sénateur Plett : Le sénateur Plett n'a pas proposé la motion, mais puisqu'il s'est adressé à lui, le sénateur Plett a un commentaire à faire.

Le président : Bien sûr, sénateur Plett. Vous pouvez faire un commentaire.

Le sénateur Plett : Au nom de tous ceux d'entre nous qui doivent prendre l'avion très souvent, je crois sincèrement qu'il est absolument inacceptable de devoir attendre plus d'une heure et demie sur l'aire de trafic lorsque l'avion peut simplement faire demi-tour vers l'aérogare. À moins que ce ne soit pour des raisons de sécurité, je crois qu'une heure et demie est bien suffisante.

Encore une fois, je ne suis pas vraiment sûr pourquoi on m'a demandé mon opinion là-dessus. C'était la motion du sénateur Mercer, mais puisqu'on m'a demandé mon avis, je vais appuyer la motion.

Le président : Que tous ceux en faveur se manifestent?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le sénateur Cormier propose un autre amendement à l'article 19.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Je vais d'abord lire la proposition.

Il est proposé que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 19, à la page 15, par adjonction, après la ligne 41, de ce qui suit :

> « **(1.1)** L'Office prend, après consultation du ministre, des règlements relatifs aux vols à l'intérieur du Canada, pour régir l'obligation, pour le transporteur, de fournir des services dans les deux langues officielles. ».

C'est la proposition d'amendement. Je vous ai fait parvenir où cela se situe dans le document. J'aimerais vous donner une explication par rapport à cela. D'abord, il faut dire que le rapport Emerson avait statué clairement là-dessus. Il demandait de clarifier les obligations des aéroports et des compagnies aériennes pour fournir des services dans les deux langues

proposed amendment requires the agency to create obligations through regulations after consultation with the minister for service standards in both official languages. The obligations prescribed by the amendment relate only to domestic flights in Canada, so are not subject to the restrictions of the Montreal convention or the findings of the Supreme Court judgment in *Thibodeau v. Air Canada*, and the amendment does not provide for subjecting airlines to obligations under the Official Languages Act.

Contrary to the opinion of the Minister of Transport, the proposed amendment does not require related amendments to the Official Languages Act, which as I recall, applies to federal institutions but does not apply to the provision of services in both official languages in all industries or sectors regulated by the federal government, namely airports, aerodromes and the airlines. Some regulations in the Railway Safety Act, the Canadian Aviation Regulations, and the Motor Vehicle Safety Regulations already contain provisions that clarify the language rights issue.

According to the testimony we've heard, for customer and customer-service reasons, companies are already in the middle of this. Further to consultations with the minister, the amendment proposes working on regulations that would allow Canadians traveling to Canada — whether with different companies within Canada — to access services in both official languages. That's the spirit of the amendment.

[*English*]

Senator Plett: I am not sure what it means to have services in both official languages. Right now, I think it's more often that we have a live presentation in English and occasionally a recording in French. I think that's probably more often than the other way around.

If that is considered services in two official languages, I have no issue with it; but I do have a problem when we are putting restrictions or rules of this nature onto private companies.

If Air Canada was still a carrier that was controlled or was a division of government, then certainly I would support it; but when we have private businesses and we are invoking issues like this one, depending on what the level of service would be, I am a little reluctant to support this.

officielles en travaillant avec l'industrie et les communautés de langue officielle. L'amendement proposé oblige l'office à créer des obligations par l'entremise de règlements après consultation avec le ministre pour des normes de service dans les deux langues officielles. Les obligations prescrites par l'amendement ne concernent que les vols intérieurs au Canada, donc ne sont pas soumises aux restrictions de la Convention de Montréal ainsi que par les conclusions du jugement de la Cour suprême dans le cas *Thibodeau c. Air Canada*, et l'amendement ne prévoit pas d'assujettir les compagnies aériennes aux obligations prévues en vertu de la Loi sur les langues officielles.

Contrairement à l'avis du ministre des Transports, l'amendement proposé ne nécessite pas de modifications connexes à la Loi sur les langues officielles. Cette dernière, je le rappelle, s'applique aux institutions fédérales, mais ne s'applique pas à la prestation de services dans les deux langues officielles dans l'ensemble des industries ou secteurs réglementés par le gouvernement fédéral que sont les aéroports, les aérodromes et les compagnies aériennes. Il y a déjà dans certains règlements des dispositions qui précisent la question des droits linguistiques dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, le Règlement de l'aviation canadien et le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

D'après les témoignages que nous avons entendus, les compagnies sont déjà, pour des raisons de clientèle et de services à leur clientèle, dans cette mouvance. L'amendement propose, à la suite de consultations avec le ministre, de travailler à une réglementation qui permettrait aux Canadiens et Canadiennes qui voyagent au Canada — que ce soit avec différentes compagnies à l'intérieur du Canada — d'avoir accès à des services dans les deux langues officielles. Voilà l'esprit de l'amendement.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Je ne suis pas sûr de ce qu'on entend par « des services dans les deux langues officielles ». Présentement, le plus souvent, on a droit à une présentation directe en anglais, et parfois un enregistrement en français. Cela arrive probablement plus souvent que l'inverse.

Si c'est cela qu'on entend par des services dans les deux langues officielles, alors je n'y vois pas de problème. Cependant, je suis extrêmement réticent à imposer des restrictions ou des règles de cette nature aux entreprises privées.

J'appuierais sans doute l'amendement si Air Canada était toujours un transporteur aérien régi par le gouvernement ou un organe du gouvernement, mais je suis un peu réticent à appuyer un amendement comme celui-ci lorsqu'il est question d'entreprises privées offrant un certain niveau de service.

[*Translation*]

Senator Cormier: If I may, I would like to add some information. You're right that most of the time on plenty of routes, official languages are handled with a tape, to use an old word, that allows access to the information in French. But for safety reasons, for instance, when someone gives us instructions in English and provides visual cues, and these cues aren't available to us in French, there are challenges. Also, these companies are federally regulated. We're in Canada, a bilingual country.

When people travel between two regions designated as bilingual, I don't see why it would be like this. What's more, the companies told us that they were already moving in that direction. I would like to point out again that the spirit of the amendment is that things are done after consultation with the minister. The minister will have the opportunity to engage with companies on this matter. It's an obligation that opens a dialogue and helps to find solutions to this significant problem.

If we decide to put provisions relating to musical instruments in the act, I think our fundamental rights in terms of official languages should be respected. This proposed amendment isn't closed. It opens a dialogue between the Department of Transport, the minister and the airlines. I think this amendment is quite valid.

[*English*]

Senator Plett: If your suggestion is that there be dialogue or it opens up consultations, maybe I didn't read it properly. If that's all it is, then certainly I have no issue with dialogue.

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

On to the next amendment by Senator Mercer, who is not here.

Senator Eggleton: I'll move it. He is getting into the rights charter for air passengers and saying that:

> "**86.12 (1)** Three years after the day in which this section comes into force, and every five years afterwards, the regulations made under section 86.11 shall be reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both Houses that is designated or established for that purpose.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter des informations. En fait, vous avez raison que la plupart du temps dans bien des tronçons, la question des langues officielles, c'est une cassette, pour utiliser un ancien langage, qui permet d'avoir accès à l'information en français. Mais pour des questions de sécurité, par exemple, quand quelqu'un nous donne des instructions en anglais et nous donne des indications visuelles et que ces indications ne nous sont pas offertes en français, il y a des défis. Aussi, ces compagnies sont sous réglementation fédérale. On est au Canada dans un pays bilingue.

Quand on voyage entre deux régions désignées comme bilingues, je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi. D'ailleurs, les compagnies nous ont dit qu'elles étaient déjà dans cette mouvance. Je rappelle que l'esprit de l'amendement est que les choses se font après consultations avec le ministre. Le ministre aura l'occasion d'entretenir des relations avec les compagnies à ce sujet. C'est une obligation qui ouvre un dialogue et qui permet de trouver des solutions à cette problématique importante.

Si on décide de mettre dans la loi des dispositions qui concernent les instruments de musique, j'estime que nos droits fondamentaux en termes de langue officielle devraient être respectés. Cette proposition d'amendement n'est pas fermée. Elle ouvre un dialogue entre le ministère des Transports, le ministre et les compagnies aériennes. Je crois que cet amendement est tout à fait valide.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Si ce que vous proposez est d'ouvrir une discussion ou d'entamer des consultations... peut-être que je ne l'ai pas bien lu. Si l'amendement se résume à cela, alors je n'ai bien évidemment aucun problème avec une discussion.

Le président : Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion de l'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le prochain amendement est proposé par le sénateur Mercer, qui est absent.

Le sénateur Eggleton : Je vais le proposer. Cela concerne la Charte des droits pour les passagers aériens. Je lis :

> « **86.12 (1)** Trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent article et tous les cinq ans par la suite, les règlements pris en vertu de l'article 86.11 sont soumis à l'examen du comité soit du Sénat, soit de la Chambre des communes, soit mixte, constitué ou désigné pour les examiner.

(2) The committee shall, as soon as possible after the review is completed, submit to Parliament a report on the review.".

I think these kinds of reviews are very vital to ensure that we're keeping up with what passengers expect and what passengers need in terms of service.

I move the amendment.

Senator Mitchell: First, no one would dispute that this charter should be reviewed. It seems to me that specifying three years after the day might imply that it shouldn't be reviewed before that, which is problematic.

Second, the implication of the wording is that it will be "reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both." What happens and who decides if the Senate says to the House of Commons, "you do it," or the House of Commons says to the Senate, "You do it," and neither wants to do it? It does imply that it's either/or.

Finally, it's not as though this charter will not be highly public and highly reviewed, or that third party advocates will not be scouring it and representing their concerns about both what is in it and what is not in it to the CTA, the minister and any number of people who are access points to the public policy process.

I think it's micromanaging and not necessary.

Senator Eggleton: I don't think reviews are micromanaging at all. They are throughout our system. I've never seen one done in less than three years after such a major piece of work, as this will be, is put into effect.

It does leave it open to both the Senate and the House of Commons. It says "or both Houses," if they wish to review it.

Senator Day: I am just looking at the English and the French here. In the final line under 86.12(1) it says:

> . . . shall be reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both Houses that is . . . .

The words "that is" concern me from an English point of view.

Could we not make good sense of this by taking out "that is" and saying, "designated or established for that purpose?"

(2) Dès que possible après l'achèvement de l'examen, le comité présente au Parlement un rapport de l'examen. »

Je crois que ce genre d'examen est d'une importance capitale pour veiller à ce que les voyageurs obtiennent ce à quoi ils s'attendent et ce dont ils ont besoin en matière de services.

Je propose l'amendement.

Le sénateur Mitchell : Premièrement, personne ne remet en question le fait que cette charte devrait faire l'objet d'un examen. J'ai l'impression que si on précise une période de trois ans après la date, on sous-entend qu'il ne devrait pas y avoir d'examen avant cela, ce qui soulève des problèmes.

Deuxièmement, il est écrit ceci dans le libellé : « soumis à l'examen du comité soit du Sénat, soit de la Chambre des communes, soit mixte ». Qui va décider lequel des deux va mener l'examen si le Sénat dit à la Chambre que c'est à elle de le faire ou l'inverse, et qu'aucun des deux ne veut s'en charger. Mon interprétation est que c'est un choix.

Pour finir, la charte sera grandement accessible au public et sera examinée très minutieusement. Les tierces parties vont sans doute aussi la passer au peigne fin et exprimer leurs préoccupations à propos de ce qui s'y trouve et de ce qui ne s'y trouve pas à l'office, au ministre et à n'importe qui est une personne-ressource dans le processus d'élaboration des politiques publiques.

Selon moi, ce serait faire de la microgestion, et ce n'est pas nécessaire.

Le sénateur Eggleton : Je ne crois pas du tout qu'on peut comparer le fait de mener des examens à de la microgestion. Les examens font partie intégrante du système. Je n'ai jamais vu une situation où un examen a été mené moins de trois ans après l'aboutissement d'un travail aussi important, comme ce sera le cas ici.

Il est loisible au Sénat ou à la Chambre des communes de procéder à un examen. Il est aussi précisé que les deux Chambres peuvent mener un examen si elles le souhaitent.

Le sénateur Day : Je suis en train de comparer les versions anglaise et française. À la dernière ligne du paragraphe 86.12(1), on dit ceci :

> [...] shall be reviewed by any committee of the Senate, of the House of Commons or of both Houses that is [...]

L'expression « that is » dans la version anglaise me préoccupe.

Ne serait-ce pas plus logique de retirer les mots « that is » pour dire : « designated or established for that purpose »?

If you look at the French side, it says "constitué ou désigné pour les examiner," without any "that is" in there. It just means the committee constituted or designated to perform that review.

The Chair: Do you know why "that is" is in there?

Senator Eggleton: No, I have no idea.

The Chair: Do you have a problem with this?

Senator Eggleton: It seems to work either way, so fine.

The Chair: Are we okay with Senator Day's subamendment, and do we need a motion on the subamendment?

Senator Eggleton: I'll just change it here and make it easier for you.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 19, as amended — we're finally done — carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Now let's go to clauses 20, 21 and 22. We have more paper here than I know what to do with.

Shall clauses 20, 21 and 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Good.

Now we go to clause 23.

Senator Galvez: I move:

That Bill C-49 be amended in clause 23, on page 18, by replacing lines 6 to 8 with the following:

"**(1.01)** the Agency may, of its own motion, conduct an investigation to determine whether a company is not fulfilling any of its service obligations.

(1.1) For the purpose of an investigation conducted under subsection (1) or (1.01), the Agency shall allow a company at least 20 days to file an answer and, in the case of an investigation conducted under subsection (1), at least 10 days for a complainant to file a reply.".

Dans la version française, on dit « constitué ou désigné pour les examiner », sans expression équivalente à « that is ». On parle seulement du comité constitué ou désigné pour les examens.

Le président : Savez-vous pourquoi on a ajouté « that is »?

Le sénateur Eggleton : Non, je n'en ai aucune idée.

Le président : Cela vous pose-t-il un problème?

Le sénateur Eggleton : Avec ou sans, je ne vois pas de problème.

Le président : Sommes-nous en faveur du sous-amendement du sénateur Day, et avons-nous besoin de proposer une motion sur ce sous-amendement?

Le sénateur Eggleton : Je vais simplement le modifier, pour vous faciliter la tâche.

Le président : Que tous ceux qui sont pour se manifestent?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 19 modifié est-il — enfin — adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Passons maintenant aux articles 20, 21 et 22. Nous avons tellement de documents ici, je ne sais plus quoi en faire.

Les articles 20, 21 et 22 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Bien.

Passons à l'article 23.

La sénatrice Galvez : Je propose :

QUE le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 23, à la page 18, par substitution, aux lignes 10 à 12, de ce qui suit :

« **(1.01)** L'Office peut, de sa propre initiative, mener une enquête pour décider si une compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114.

(1.1) Dans le cadre d'une enquête menée au titre des paragraphes (1) ou (1.01), l'Office accorde à la compagnie au moins vingt jours pour produire sa réponse et, en ce qui concerne une enquête menée au titre du paragraphe (1), au moins dix jours au plaignant pour produire sa réplique ».

The rationale of my proposed amendment is to provide powers to the agency. The agency could initiate investigations with evidence of real or emerging problems. It should alleviate shippers from pursuing FOAs and protect the shippers.

Some arguments in favour of this amendment are that presently the agency can only act if there is a formal complaint from a shipper. This is problematic because shippers are discouraged from making a complaint due to fear of retaliation from rail carriers. The agency submits to only addressing those issues for the shipper, so no wider systemic issues.

Another argument is that the own motion power could allow for the agency to address issues affecting multiple shippers, or even industry, proactively dealing with systemic issues.

An industry or group of several shippers, rather than individual shippers, could bring a complaint to the agency. For example, in 2013-14 the grain transportation crisis cost $8 billion in losses.

With amendments, this still leaves the agency with more own motion power than the NEB, the CRTC and the proposed Canadian Energy Regulator Act.

These are the reasons and the arguments for moving the amendment.

The Chair: Any other discussion?

Senator Mitchell: The issue that underlines this request is addressed in the bill in a number of different ways. The agency should have some flexibility in pursuing a complaint by a shipper concerned about retaliation.

In fact, in this bill there is provision for a shipper to advance a complaint anonymously. That specifically is taken care of.

The other issue, in a way, that Senator Galvez is driving at is to say that the CTA should have a broader policy point of view. If they begin to go down that route, a number of things happen.

One is that it detracts from the ministry's responsibility to do policy. This is, after all, a regulatory agency. That distraction can diminish its work on its regulatory side, but it can also cost a great deal of money. In some senses that makes this demand a Royal Recommendation because it would actually require money to allow the agency to do this. I am just not convinced that it's necessary.

L'objectif de mon amendement est de munir l'office de pouvoirs. L'office devrait pouvoir déclencher une enquête sur des problèmes effectifs ou émergents lorsqu'il y a des preuves. Cela devrait protéger les expéditeurs et leur éviter d'avoir recours à l'arbitrage.

J'ai quelques arguments en faveur de cet amendement : présentement, l'office peut seulement intervenir lorsqu'un expéditeur dépose une plainte officielle. Cela pose des problèmes, puisque les expéditeurs sont réticents à déposer une plainte, par crainte de représailles de la part des transporteurs ferroviaires. L'office mène seulement enquête sur les problèmes de l'expéditeur, et non sur les problèmes systémiques de nature générale.

Ensuite, conférer à l'office le pouvoir d'agir de sa propre initiative pour enquêter proactivement sur des problèmes concernant plus d'un expéditeur ou même l'industrie entière aiderait à régler les problèmes systémiques.

L'industrie ou un groupe de plusieurs expéditeurs au lieu d'un seul pourrait porter plainte à l'office. Par exemple, en 2013-2014, la crise du transport du grain a occasionné des pertes de 8 milliards de dollars.

Ces amendements donnent à l'office un pouvoir d'agir de sa propre initiative plus grand que celui de l'Office national de l'énergie ou le CRTC ou ce que prévoit la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie qui a été proposée.

Voici les raisons pour lesquelles je propose cet amendement et mes arguments en sa faveur.

Le président : Y a-t-il d'autres commentaires?

Le sénateur Mitchell : L'amendement vise un problème qui est déjà ciblé de nombreuses façons dans le projet de loi. L'office devrait disposer d'une marge de manœuvre lorsqu'il traite une plainte déposée par un expéditeur qui craint les représailles.

Dans le projet de loi, il y a même une disposition qui prévoit qu'un expéditeur peut déposer une plainte anonyme. Cela règle expressément ce problème.

En outre, la sénatrice Galvez semble vouloir dire, d'une certaine façon que l'approche stratégique de l'Office des transports du Canada devrait avoir une portée plus large. Si l'office s'engage dans cette voie, cela pourrait avoir un certain nombre de conséquences.

Premièrement, cela pourrait distraire le ministère de ses responsabilités en matière de politiques. Après tout, il s'agit d'un organisme de réglementation, et une telle distraction pourrait nuire à son travail en matière de réglementation, sans parler du fait que cela pourrait lui coûter beaucoup d'argent. D'une certaine façon, cette proposition devrait être une recommandation royale, puisque l'office aura besoin d'un budget

I might also say that it's only looking at whether or not the railroads are fulfilling their service obligations because that's how companies are defined in the bill. What about shippers? This is a shipper-specific rebalancing that offends, to some extent, the balancing that has been achieved in this bill.

Senator Galvez: We have heard many witnesses disagreeing with what you just said and that this amendment will ensure security for stakeholders.

I want to mention that this recommendation was in the David Emerson review. This type of power given to the agencies is already given to the United States, so we are not inventing anything new.

The other point is that, yes, of course, the government has the power to regulate, but the agency should be able to have some autonomy in deciding some issues the agency sees in practice, in the real world.

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion in amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 23, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 24 to 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: On clause 29, we have an amendment, surprisingly.

It is to clause 29, on page 22.

Senator Plett: As you all know, we have had a lot of back and forth here, mostly in one direction. Grain producers, certainly in Western Canada, have voiced this to each and every one of us individually, and certainly here at committee, over and over again.

I would like to move, and then explain a little further:

> That Bill C-49 be amended in clause 29, on page 22, by replacing line 32 with the following:
>
> "the movement of the shipper's traffic in the reasonable direction of the traffic and its destination;".

supplémentaire pour entreprendre ce genre d'activités. Je ne suis pas convaincu que ce soit nécessaire.

Je pourrais aussi ajouter qu'on parle uniquement d'examiner si les compagnies ferroviaires remplissent leurs obligations de service, parce que ce sont elles qui sont visées, selon la définition du projet de loi. Si nous commençons à parler d'expéditeurs aussi, on risque, d'une certaine façon, de perturber l'équilibre axé sur les expéditeurs qui a été atteint dans le projet de loi.

La sénatrice Galvez : Un grand nombre de témoins ont dit l'inverse de ce que vous venez de dire : cet amendement va protéger les intervenants.

Je veux aussi mentionner que cette recommandation est tirée de l'examen de David Emerson. Les organismes américains disposent déjà de ce genre de pouvoir, ce n'est pas comme si nous inventions quelque chose de nouveau.

Il y a aussi que, bien sûr, le gouvernement a le pouvoir de réglementer, mais l'office devrait pouvoir décider par lui-même, dans une certaine mesure, des problèmes concrets, dans le monde réel, sur lesquels il veut enquêter.

Le président : Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 23 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 24 à 28 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Étonnamment, un amendement est proposé à l'article 29.

C'est à l'article 29, page 22.

Le sénateur Plett : Comme vous le savez tous, les nombreuses discussions que nous avons eues ici allaient plutôt dans la même direction. À maintes reprises, les producteurs de céréales, notamment ceux de l'Ouest canadien, nous en ont tous parlé, individuellement, et l'ont souligné devant le comité.

Voici l'amendement que je propose, et je vais l'expliquer un peu plus ensuite :

> Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 29, à la page 22, par substitution, à la ligne 30, de ce qui suit :
>
> « destination du transport dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; ».

The key problem is with the long-haul interswitching provision in this bill. The most serious problem with the mechanism is that it stipulates shippers either have an interchange within 30 kilometres of their facility or are dual served by two railways at their facility cannot apply for an LHI order, regardless of whether or not that interchange or dual service is going in the right direction of the shipment.

The minister verified that today and seemed to think it wasn't a big thing.

Second, if the purpose of the mechanism is to create competitive options, this prohibition clearly goes against the spirit of providing for competitive options if the only option you have isn't going in the direction in which you want to send railcars.

As I said in questioning earlier, I have asked the railways to give me an idea of what the downside of this is, and they have not been able to explicitly tell me what the cost would be. The government hasn't been able to tell us what the costs would be.

The producers across the country have been asking for this amendment, so I don't think I need to explain my motion any further, chair.

Senator Mitchell: Colleagues, I disagree with this initiative. It is really the heartland of the evolution at the basis of the policy of rail transport in the country.

The evolution is from a nationalized railway utility-based pricing system, to a much more competitive market-based commercially negotiated pricing system.

LHI, long-haul interswitching, is based upon the premise that the government will impose a price on the railroad for what they can charge. Every time you use it, you step back toward the utility-based, non-market direction.

In this case it is "a reasonable direction." If a farmer or a shipper has a chance within very close range to get to the railroad systems of the two competitors, this initiative is telling them to use that, even though they might have a chance to go the other way and get a regulated rate. Ultimately, it has some implications for how much business American railroads will get as well.

They can go a bit the wrong way, having competition to compensate any rate issues because they are going the wrong way to get to two railroads, or they can go the other way and re-

Le nœud du problème dans cette disposition du projet de loi est l'interconnexion de longue distance. Le plus grand problème avec ce mécanisme, c'est que les expéditeurs qui ont une interconnexion dans un rayon de 30 kilomètres de leur installation ou qui ont accès à deux chemins de fer ne peuvent pas demander un arrêté d'ILD, même dans les cas où l'interconnexion ou les deux chemins de fer ne vont pas dans la bonne direction pour l'expédition.

Le ministre a jeté un coup d'œil là-dessus aujourd'hui, et cela n'a pas semblé le préoccuper outre mesure.

Ensuite, si le mécanisme a pour objectif d'offrir des options concurrentielles, cette interdiction va clairement à l'encontre de cette intention; cela ne favorise pas la compétitivité d'avoir pour seule option des chemins de fer qui ne vont pas dans la direction où vous voulez envoyer les wagons.

Comme je l'ai dit plus tôt pendant la période de questions, j'ai demandé aux compagnies ferroviaires de me donner un aperçu des inconvénients que cela pourrait poser, et elles n'ont pas été en mesure de me dire exactement combien cela pourrait leur coûter, et le gouvernement non plus.

Les producteurs d'un bout à l'autre du pays demandent cet amendement, alors je ne crois pas avoir à l'expliquer davantage, monsieur le président.

Le sénateur Mitchell : Chers collègues, je m'oppose à cette initiative. Elle est vraiment au cœur de l'évolution sur laquelle repose la politique canadienne en matière de transport ferroviaire.

Par évolution, j'entends le passage d'un système d'établissement des prix national axé sur un service public pour les chemins de fer canadiens à un système de prix négociés axé beaucoup plus sur le marché et la concurrence.

Avec l'interconnexion de longue distance, on tient pour acquis que le gouvernement va décider du tarif que les compagnies ferroviaires ont le droit d'imposer, et chaque fois que vous y avez recours, vous faites un pas de plus en arrière vers le système non concurrentiel axé sur un service public.

Ici, on parle de « la direction la plus judicieuse ». Si un agriculteur ou un expéditeur se trouve très près de deux réseaux ferroviaires appartenant à des compagnies ferroviaires concurrentes, cette initiative les incite à procéder dans ce sens, et ils ont aussi la possibilité d'aller dans l'autre direction et d'obtenir un tarif réglementé. Au bout du compte, cela aura aussi des conséquences pour les activités des chemins de fer américains.

Ils peuvent faire un petit bout de chemin dans la mauvaise direction; la concurrence devrait atténuer les problèmes liés aux tarifs, parce qu'en allant dans la mauvaise direction, ils vont pouvoir rejoindre deux chemins de fer en concurrence. L'autre

emphasize a utility-based, government-based pricing regime. That's why it's part of the balance between these two things.

I haven't heard that much at all from shippers "across the country" saying they want this. The railroads have given up a lot. The 1,200 kilometres of LHI is a long way for regulated pricing. That's a lot. The most before was 160, and only then for a short period of time.

I don't think it's unreasonable this provision, as it stands, should be left in that bill. That's why I think this amendment is out of order.

Senator Plett: I will speak very quickly. This is clearly a huge issue in Western Canada. We have two colleagues from Manitoba, plus me. We have an interchange at Emerson that is less than 30 kilometres away from the elevator, but it's in the wrong direction and with the wrong rail line for those particular export services.

Colleagues, this is a huge thing for Western Canadian farmers who live in certain parts of each and every one of our provinces, especially the Prairie provinces.

I ask CN again, "It's a big deal over here, but how much of that business do you actually care about?" In the big scheme things, you would think this was a problem to them. I asked at committee, and I got blown off by CN by saying that it simply wasn't significant. I forget the exact answer the lady gave me, but she made light of it.

It is a big issue for Western Canadian grain farmers, whether or not Senator Mitchell believes it. He's part of one of those provinces that is clearly affected by it.

I don't think we need to debate it any longer. That's my motion. I would like to call the question.

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The next amendment is from Senator Plett.

Senator Plett: It's really the same thing. It amends the same clause 29, on page 23, by replacing line 24 with the following:

solution serait d'aller dans l'autre direction et de renforcer le système d'établissement des prix axés sur un service public et régis par le gouvernement. Donc, tout cela a fait qu'il y a un équilibre.

Ce n'est pas du tout le son de cloche que j'ai entendu des expéditeurs « d'un bout à l'autre du pays ». Les compagnies ferroviaires ont fait beaucoup de concessions. Je trouve que 1 200 kilomètres d'ILD, c'est beaucoup de chemin à tarif réglementé. Vraiment beaucoup. Avant, la plus longue distance était de 160 kilomètres, et seulement pour une courte période.

Je ne trouve pas déraisonnable de laisser la disposition telle quelle dans le projet de loi. Je ne vois pas la pertinence de cet amendement, voilà.

Le sénateur Plett : Je vais me dépêcher. Il est clair que l'Ouest canadien accorde beaucoup d'importance à cette question. Nous avons deux collègues du Manitoba en plus de moi-même. Il y a une interconnexion située à Emerson, à moins de 30 kilomètres d'un silo, mais elle va dans la mauvaise direction, et le chemin de fer ne convient pas aux exportations particulières.

Chers collègues, il s'agit d'une question extrêmement importante pour les agriculteurs de l'Ouest canadien qui vivent aux quatre coins de nos provinces, en particulier dans les Prairies.

Encore une fois, j'ai posé la question aux représentants du CN. Je leur ai souligné à quel point c'est important pour ces gens, et je leur ai demandé dans quelle mesure ils se souciaient de ce marché. Dans l'ensemble, j'ai eu l'impression que cela les importunait. J'ai posé la question pendant une séance du comité, et le CN s'est dérobé en disant que ce n'était tout simplement pas important. Je ne me souviens plus exactement de la réponse que la dame m'a donnée, mais elle a pris cela à la légère.

C'est pourtant très important pour les producteurs de céréales de l'Ouest canadien, peu importe si le sénateur Mitchell y croit ou non. Il vient d'une des provinces qui sont clairement concernées par cela.

Je ne crois pas qu'il y a davantage matière à débat. Voilà ma motion. Je vous prierais de la mettre aux voix.

Le président : Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion d'amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : Le prochain amendement vient du sénateur Plett.

Le sénateur Plett : C'est essentiellement la même chose. Je propose de modifier le même article 29, à la page 23, par substitution, à la ligne 27, de ce qui suit :

"in Canada and is in the reasonable direction of the shipper's traffic and its destination;".

It's basically adding the same thing to the next page.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. We are still on clause 29. The next amendment is by Senator Griffin, please.

Senator Griffin: I move:

That Bill C-49 be amended in clause 29, on page 24, by adding the following after line 26:

"**(5)** For the purpose of paragraph 3(b), an interchange located in the metropolitan area of Montreal is deemed to be the nearest interchange and to be located outside the Quebec-Windsor corridor if

(a) the point of origin or destination of the movement of the shipper's traffic is located in New Brunswick or Nova Scotia; and

(b) the shipper has access to the lines of only one class 1 rail carrier at the point of origin or destination.".

You were here when I asked the minister why the decision was made to favour CN versus captive shippers, especially in light of his media release of May 18, saying that captive shippers would have access in all sectors and regions for competitive railway networks.

I asked him if the Maritimes was not a region. His answer was that there were other means to move goods.

Have you ever been to Prince Rupert? I have. There are highways in Prince Rupert and in northern Quebec, so products can be moved by other means.

We're talking about the class 1 railway here. We're not talking about the Quebec North Shore and Labrador Railway, so I think the Maritimes got left out in this, and I want the Maritimes to be included.

Senator Mitchell: I love the Maritimes. I want you to know that. Having lived there, I love them. I also want the Maritimes to have a railway system. There is only one train company of the two major ones that operates in the Maritimes. CP pulled out because it couldn't make any money there.

« ou à la distance supérieure prévue par règlement et le transport est effectué dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; ».

En résumé, c'est d'ajouter la même chose à la prochaine page.

Le président : Que tous ceux qui sont pour se manifestent?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord. Nous en sommes toujours à l'article 29. Le prochain amendement est proposé par la sénatrice Griffin. Allez-y.

La sénatrice Griffin : Je propose :

Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 29, à la page 24, par adjonction, après la ligne 30, de ce qui suit :

« **(5)** Pour l'application de l'alinéa (3)b), un lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être le plus proche et être situé à l'extérieur de l'axe Québec-Windsor si les conditions ci-après sont remplies :

a) le point d'origine ou de destination du transport est situé au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse;

b) l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine ou de destination. ».

Vous étiez présent lorsque j'ai demandé au ministre pourquoi on avait prévu la décision de favoriser le CN au détriment des expéditeurs captifs, en particulier vu son communiqué de presse qui a été publié le 18 mai, où il disait que les expéditeurs captifs de tous les secteurs et de toutes les régions auraient un accès aux réseaux de chemin de fer en compétition.

Je lui ai demandé s'il ne comptait pas les Maritimes comme une région. Il m'a répondu qu'il y avait d'autres façons de transporter de la marchandise.

Avez-vous déjà visité Prince Rupert? Moi, si. Il y a des routes à Prince Rupert et dans le Nord du Québec, ce qui fait qu'il y a d'autres moyens de transporter des marchandises.

Ici, il est question de transporteurs ferroviaires de catégorie 1. On ne parle pas du Chemin de fer Quebec North Shore and Labrador Railway, alors j'ai l'impression qu'on a négligé les Maritimes, et je veux qu'elles soient incluses.

Le sénateur Mitchell : J'adore les Maritimes. Je veux que vous le sachiez. J'y ai déjà vécu, et je les adore. Je veux aussi que les Maritimes aient accès à un réseau ferroviaire. Des deux compagnies ferroviaires principales, seulement une se rend jusqu'aux Maritimes. Le CP s'est retiré de la région parce qu'il n'y faisait pas d'argent.

It is true that the economics of a single railway in that region can be in question, but keep in mind that the witness testimony we had was from one company in particular that raised this point very articulately. They are a major exporter of potash and account for 25 per cent of the tonnage of CN in the Maritimes.

If we allow them to enter into LHI, which is what this is about, then we go to a regulated cost-based rate. Once again, that drives the idea that we're getting away from the evolution where we want to go to a market-based free enterprise commercially driven kind of a system every time you go to more LHI.

The consideration has been made. There has been a great deal of consultation, assessment and analysis. The determination was made that LHI wouldn't be extended in the interest of, among other things, making those lines at least to some extent profitable for CN so they can sustain their network in the Maritimes.

Senator MacDonald: I certainly support Senator Griffin's motion in amendment. There is no history of CP ever being in Nova Scotia, Senator Mitchell. They hardly could have pulled out of the place if they never were there.

I don't think people understand exactly how unfair this is to the Maritime provinces, particularly New Brunswick and Nova Scotia which still have rail infrastructure connections to the rest of the country.

As it is currently written, LHI would not be an option for shippers from Western Canada to maritime ports. The nearest interchange of Saint John, Halifax and Montreal is right in the middle of Quebec-Windsor corridor exclusion zone, despite the fact that CN is the only rail carrier in Atlantic Canada. There is a lack of competition there.

If CN doesn't provide reliable and cost competitive terms of service to Saint John or Halifax, shippers will not have alternatives to LHI. In comparison, routes out west have natural competition between CP and CN Rail.

There is one exception to the LHI Quebec-Windsor exclusion zone when shipments originate in northern Quebec. However, this exemption isn't available to western Canadian shippers seeking competitive rail options to the Maritime provinces. We think we should have the same options and the same opportunity to compete, so I support the amendment.

Senator Day: I am from the Maritimes, as you know. I also know that there was a wonderful line from Montreal to Saint John, New Brunswick, operated by CP for many years. When we

J'en conviens, le fait d'avoir seulement une compagnie ferroviaire dans une région peut soulever des questions d'ordre économique, mais rappelez-vous le témoin de l'entreprise qui a mentionné avec beaucoup d'éloquence ce point. Ses exportations de potasse représentent 25 p. 100 du tonnage que le CN transporte dans les Maritimes.

Si les Maritimes ont accès aux ILD, ce dont il est question ici, nous revenons aux tarifs réglementés axés sur le coût. Encore une fois, nous nous éloignons, chaque fois qu'on utilise l'ILD, de l'évolution souhaitée, c'est-à-dire passer de ce système à un système de libre marché axé sur la concurrence.

La question a déjà été étudiée. Il y a eu énormément de consultations, d'évaluations et d'analyses. Il a été conclu que l'ILD ne devrait pas être prolongée afin, entre autres choses, que le CN puisse conserver un réseau ferroviaire rentable, dans une certaine mesure, dans les Maritimes.

Le sénateur MacDonald : Je suis pleinement en faveur de la motion d'amendement de la sénatrice Griffin. Le CP ne s'est jamais rendu jusqu'en Nouvelle-Écosse, sénateur Mitchell. Il aurait difficilement pu s'en retirer, s'il n'y a jamais été en premier lieu.

Je ne crois pas que les gens comprennent exactement à quel point c'est injuste pour les provinces maritimes, particulièrement le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, qui ont encore des infrastructures ferroviaires qui les lient au reste du pays.

Dans la version actuelle du projet de loi, l'ILD ne serait pas une option pour les expéditeurs de l'Ouest du Canada qui se dirigent vers les ports maritimes. Le lieu de correspondance le plus près de Saint John, de Halifax et de Montréal se trouve au beau milieu de la zone d'exclusion de l'axe Québec-Windsor, malgré le fait que le CN est le seul transporteur ferroviaire dans le Canada atlantique. Il y a un manque de concurrence à cet égard.

Si le CN ne fournit pas des conditions de service fiables et concurrentielles à Saint John ou à Halifax, les expéditeurs n'auront pas de solutions de rechange à l'ILD. En comparaison, il y a dans l'Ouest une concurrence naturelle entre le CP et le CN pour ce qui est des itinéraires.

Il y a une exception à la zone d'exclusion de l'ILD de l'axe Québec-Windsor lorsque les expéditions proviennent du Nord du Québec. Toutefois, cette exemption n'est pas offerte aux expéditeurs de l'Ouest du Canada qui recherchent des options de transport ferroviaire concurrentielles vers les provinces maritimes. Nous pensons que nous devrions avoir les mêmes options et la même possibilité en matière de concurrence, alors je soutiens l'amendement.

Le sénateur Day : Je viens des Maritimes, comme vous le savez. Je sais également qu'il y a une ligne merveilleuse de Montréal à Saint John, au Nouveau-Brunswick, exploitée par le

started breaking ice in the St. Lawrence we no longer had a viable port in the seaway. That resulted in the winter port in Saint John dying, basically.

That's the reason, when you get government interference in a particular area, there are pretty serious ramifications elsewhere.

Were there any companies in the Maritimes that asked for the amendment you are proposing?

Senator Griffin: Yes. There was a relatively poor job done on consultation with maritime ports. I think my staff did more consultation with the maritime ports than the department did. The department was very late coming to it once the question started to be raised. Yes, the ports say that this would be helpful to them.

[*Translation*]

Senator Cormier: If I may, Senator Day, I had exactly the same comment from the Port of Belledune, which has a good relationship with CN. There is no doubt. It also mentioned the important need for an amendment.

[*English*]

Senator MacDonald: I want to add to this. You asked if there were any representations from companies in Atlantic Canada. There certainly was from out west.

Under Bill C-30, the potash companies were able to move potash through Saint John, New Brunswick. It has been very good for potash in Saskatchewan. They see the ability to make money and to save money going through Saint John being taken from them under these provisions. They are very important.

The Chair: You have competition west but not east, so that's why they wanted this provision. It allows them to get more competitive rates, even though it's a monopoly carrier.

Senator Day: I find myself in a bit of a dilemma here because the potash coming from Saskatchewan and being shipped to tidal waters in Saint John, New Brunswick, is great for the port, exactly; but it is not good for the closed potash mines 50 kilometres from Saint John to bring in potash from Saskatchewan.

I just want to point out the dilemma that we have here. Government regulation in relation to one activity has an impact on other activities.

CP depuis nombre d'années. Lorsque nous avons commencé à briser la glace sur le Saint-Laurent, nous n'avions plus de ports viables dans la voie maritime. Cela a essentiellement entraîné la mort du port d'hiver à Saint John.

C'est la raison pour laquelle, lorsque le gouvernement s'immisce dans un secteur en particulier, il y a des répercussions assez graves ailleurs.

Des entreprises dans les Maritimes ont-elles demandé l'amendement que vous proposez?

La sénatrice Griffin : Oui. On a fait un assez mauvais travail de consultation auprès des ports maritimes. Je crois que mon personnel a mené plus de consultations auprès des ports maritimes que le ministère. Le ministère a mis beaucoup de temps à réagir après que la question a été soulevée. Oui, les ports disent que cela les aiderait.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Si je peux me le permettre, sénateur Day, j'ai eu exactement le même commentaire de la direction du port de Belledune, qui entretient de bonnes relations avec le CN. Il n'y a pas de doute. Elle a aussi fait part de la nécessité importante d'effectuer un amendement.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald : Je veux ajouter quelque chose à votre commentaire. Vous avez demandé s'il y avait des représentants des entreprises du Canada atlantique. Il y en avait certainement pour les entreprises de l'Ouest.

En vertu du projet de loi C-30, les sociétés de potasse ont été en mesure de transporter la potasse à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Cela a été très profitable pour le secteur de la potasse en Saskatchewan. Leur capacité de faire de l'argent et d'économiser en allant à Saint John disparaît en raison de ces dispositions. Ces dispositions sont très importantes.

Le président : Vous avez de la concurrence dans l'Ouest, mais pas dans l'Est, alors c'est la raison pour laquelle les Maritimes voulaient cette disposition. Elle leur permet d'obtenir des taux plus concurrentiels, même s'il s'agit d'un transporteur monopolistique.

Le sénateur Day : Je me retrouve en quelque sorte devant un dilemme ici parce que la potasse provenant de la Saskatchewan et expédiée vers les eaux de Saint John, au Nouveau-Brunswick, est excellente pour le port, exactement, mais il est néfaste pour les mines de potasse fermées se trouvant à 50 kilomètres de Saint John de faire venir de la potasse de la Saskatchewan.

Je veux seulement souligner le dilemme qui se pose à nous ici. La réglementation gouvernementale relative à une activité a une incidence sur d'autres activités.

The Chair: I don't think it will have any effect on New Brunswick.

Senator Day: The potash mines are closed.

Senator MacDonald: They were closed before.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Senator Day: I am staying on that, please. Could I be recorded as abstaining?

The Chair: Senator Day wants to be abstained. The motion is carried.

Shall clause 29, as amended, carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Don't go to sleep on me now. We're almost done.

Senator Day: Abstain.

The Chair: Next clause 30. Shall clause 30 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Shall clauses 31 to 40 carry? Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 41 to 45 carry, agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: On clause 46 we have amendments.

Senator Galvez: I move the following amendment:

That Bill C-49 be amended in clause 46, on page 37,

(a) by replacing line 3 with the following:

"**46(1)** Subsection 161(2) of the Act is amended by, and (b) by"; and

(b) by adding the following after line 7:

Le président : Je ne crois pas qu'elle aura une incidence sur le Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Day : Les mines de potasse sont fermées.

Le sénateur MacDonald : Elles étaient déjà fermées.

Le président : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : D'accord.

Le sénateur Day : Je demeure sur ma position, s'il vous plaît. Peut-on m'inscrire comme m'étant abstenu de voter?

Le président : Le sénateur Day veut s'abstenir. La motion est adoptée.

L'article 29, tel que modifié, est-il adopté? Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : Ne vous endormez pas maintenant. Nous avons presque terminé.

Le sénateur Day : Je m'abstiens.

Le président : Le prochain article est l'article 30. L'article 30 est-il adopté? Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : D'accord.

Les articles 31 à 40 sont-ils adoptés? Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : Les articles 41 à 45 sont-ils adoptés? Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : Pour ce qui est de l'article 46, nous avons des amendements.

La sénatrice Galvez : Je propose l'amendement suivant :

Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 46, à la page 37 :

a) par substitution, à la ligne 3, de ce qui suit :

« **46(1)** Le paragraphe 161(2) de la même loi est modi- »;

b) par adjonction, après la ligne 8, de ce qui suit :

"**(2)** Subsection 161(2) of the Act is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d), by adding "and" at the end of paragraph (e), and by adding the following after paragraph (e):

(f) the request of the shipper, if any, for the Agency to determine the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.

(2.1) The Agency shall, at the request of the shipper made in accordance with paragraph (2)(f), determine and provide to the parties, within 10 days after the day on which it refers the matter for arbitration under subsection 162(1), the variable costs of the movement of goods to which the arbitration relates.".

« **(2)** Le paragraphe 161(2) de la même loi est modifié par adjonction, après l'alinéa e) de ce qui suit :

f) le cas échéant, la demande présentée par l'expéditeur à l'Office afin que celui-ci établisse les frais variables du transport de marchandises visé par l'arbitrage.

(2.1) À la demande de l'expéditeur présentée conformément à l'alinéa (2)f), l'Office établit les frais variables du transport de marchandises, visé par l'arbitrage et en communique les résultats aux parties dans les 10 jours suivant la date à laquelle il renvoie la question à l'arbitrage en application du paragraphe 162(1). ».

As you know, final offer arbitration is the only remedy available to shippers to challenge excessive freight rates. This proposed amendment requires the agency or requests of the shipper to provide an arbitrator with the cost determination for the purpose of FOA, increasing transparency and fairness.

Comme vous le savez, l'arbitrage sur l'offre finale est le seul recours accessible aux expéditeurs afin qu'ils puissent contester les taux de frets excessifs. L'amendement proposé obligerait l'office, à la demande de l'expéditeur, à fournir à l'arbitre une détermination des coûts aux fins du processus d'arbitrage, ce qui augmenterait la transparence et l'équité.

I believe the opinions of the stakeholders and the speeches of the witnesses that arbitrators should have access to all relevant information and access to rail costs and information necessary to do proper due diligence. Access to costing will allow the remedy to function properly and ensure that all relevant information is provided to the arbitrator. I am pushing for transparency in information, and my question earlier to the minister was in that direction too.

Je crois que l'opinion des intervenants et les interventions des témoins selon lesquelles les arbitres devraient avoir accès à toute l'information pertinente, de même qu'aux coûts de transport ferroviaire et aux renseignements nécessaires pour qu'ils fassent preuve de diligence raisonnable. L'accès aux coûts permettra au recours de fonctionner correctement et assurera qu'on fournisse à l'arbitre toute l'information pertinente. J'insiste sur la transparence en matière d'information, et ma question plus tôt au ministre allait également dans ce sens-là.

This amendment will also assist in re-establishing the balance of risk that is essential to the effectiveness of the final offer arbitration process.

L'amendement aidera également à rééquilibrer les risques, ce qui est essentiel à l'efficacité du processus d'arbitrage sur l'offre finale.

The Chair: Please go ahead, Senator Mitchell.

Le président : Allez-y, sénateur Mitchell.

Senator Mitchell: Colleagues, this amendment isn't necessary as it is in the act now that the CTA is empowered to collect all waybill data from the railroads. That's all national cost data. The arbitrator is permitted to access that information. The arbitrator is also permitted to specifically request analytical support on costs and other factors in making an arbitration decision from CTA staff.

Le sénateur Mitchell : Chers collègues, cet amendement n'est pas nécessaire, car la loi confère déjà à l'Office des transports du Canada le pouvoir de recueillir toutes les données relatives aux bordereaux d'expédition des compagnies de chemin de fer. Ce sont toutes les données nationales sur les coûts. L'arbitre a le droit d'accéder à cette information. Il a également le droit de demander précisément du soutien analytique relativement aux coûts et à d'autres facteurs lorsqu'il rend une décision d'arbitrage concernant du personnel de L'OTC.

Senator Galvez said that transparency of information was very important. The shippers want to see what everybody is paying, everywhere. Who wouldn't? However, that's not fair to railroads trying to structure a competitive position.

La sénatrice Galvez a dit que la transparence de l'information était très importante. Les expéditeurs veulent voir ce que tout le monde paie, partout. Qui ne voudrait pas cela? Cependant, c'est injuste pour les compagnies ferroviaires qui essaient d'établir une position concurrentielle.

The Chair: They show them in the United States.

Senator Mitchell: They don't necessarily show them. First of all, in the States they have many more railroads, so you can't tell which railroads the information is about. That is one thing. Here, the railroads will have access to the aggregated national information, so they will be able to make their determinations based on that. They can also hire experts, as they can do now, which gives them insights into that. I am simply saying that this infers that there will be complete transparency. I doubt that you actually get that in the States.

It would be like saying to the shippers who are arguing this, some of whom are major mining companies, for example, that we should release the costs of all of their mining competitors across the country so that they can see how they compete and maybe can raise their prices a little more.

If you want to create some form of competition, there comes a point at which you need to at least honour confidential information. I think that's captured in this arbitrator structure. The bill is going a good, long way by requiring all waybill information to come to the CTA and be aggregated and open in that way.

Senator Galvez: I have a couple of things. First of all, the amendment is not requesting complete and 100 per cent transparency to everybody. It's only when there is a conflict and at the request of the shipper. The final decision still remains with the agency. That is one thing.

The other thing, as the minister said today, is that eventually there will be all the data, but right now it is not there. It will reassure everybody, and the transparent provision will become a reality with this amendment.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 46, as amended, carry?

Agreed. Shall clauses 47 to 59 carry?

Senator Plett: Wasn't there another amendment to clause 46?

The Chair: Yes, but my amendment was the same as that of Senator Galvez. Senator Galvez is done and I am done. What a team.

We have three people moving the amendment to new clause 59.1, on page 42, after line 22.

Le président : Aux États-Unis, les compagnies de chemins de fer transmettent leur information.

Le sénateur Mitchell : Elles ne montrent pas nécessairement leur information. Tout d'abord, il y a beaucoup plus de compagnies de chemins de fer aux États-Unis, alors on ne peut pas dire de quelle compagnie l'information provient. C'est une chose. Ici, les compagnies de chemins de fer auront accès aux renseignements cumulatifs à l'échelle nationale, alors elles seront en mesure de prendre leurs décisions selon cette information. Elles peuvent également embaucher des experts, comme c'est le cas maintenant, ce qui les aide à comprendre la situation. Je dis simplement que cela suppose une transparence totale. Je doute qu'on puisse l'obtenir aux États-Unis.

C'est comme si on disait aux expéditeurs qui font valoir cet argument, dont certains sont des sociétés minières importantes, par exemple, que nous devrions publier les coûts de tous leurs concurrents du secteur minier partout au pays afin qu'ils puissent voir dans quelle mesure ils sont en concurrence et peut-être augmenter un peu plus leurs prix.

Si vous voulez créer une certaine forme de concurrence, vous devez, à un moment donné, au moins respecter l'information confidentielle. Je crois que cela est possible dans le cadre de la structure d'arbitrage. Le projet de loi fait beaucoup en exigeant que toutes les données relatives aux bordereaux d'expédition soient transmises à l'OTC et accumulées et qu'elles soient ouvertes de cette manière.

La sénatrice Galvez : J'aimerais ajouter deux ou trois choses. Tout d'abord, l'amendement n'exige pas une transparence totale de la part de tout le monde. C'est seulement lorsqu'il y a un conflit et à la demande de l'expéditeur. La décision finale revient encore à l'office. Voilà une chose.

L'autre chose, comme le ministre l'a dit aujourd'hui, on finira par inclure toutes les données, mais à l'heure actuelle, on n'en est pas là. Cela rassurera tout le monde, et la disposition sur la transparence deviendra une réalité avec l'amendement.

Le président : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : L'article 46, tel que modifié, est-il adopté?

D'accord. Les articles 47 à 59 sont-ils adoptés?

Le sénateur Plett : N'y avait-il pas un autre amendement à l'article 46?

Le président : Oui, mais mon amendement était le même que celui de la sénatrice Galvez. La sénatrice Galvez et moi-même avons terminé. Quelle équipe!

Nous avons trois personnes qui proposent l'amendement au nouvel article 59.1, à la page 42, après la ligne 19.

How do you want to handle it?

Senator Plett: Since Senator Mercer isn't here and you made the offer before, why don't we have Senator Griffin's name and my name put on the motion? I'll let her speak to it, if that's all right.

The Chair: Excellent.

Senator Griffin: If I don't carry the day, you'll come in and clean up.

The Chair: You're a lot shorter than Senator Plett, Senator Griffin. Carry the day.

Senator Griffin: I will move the new clause 59.1, on page 42:

> That Bill C-49 be amended, on page 42, by adding the following after line 22:
>
> "**59.1(1)** Schedule II to the Act is amended by replacing "Bean (except soybean) derivatives (flour, protein, isolates, fibre)" with "Bean derivatives (flour, protein, isolates, fibre)".
>
> **(2)** Schedule II to the Act is amended by replacing "Beans (except soybeans), including faba beans, splits and screenings" with "Beans, including faba beans, splits and screenings".".

I have had a lot of representation, both when we had our Agriculture and Forestry Committee trip last week to the West, plus what we have heard here at our own committee meetings. This is something that is highly desirable by Prairie producers of soybeans. In 2002, when Schedule II was created, soybeans weren't really a big crop on the Prairies. Now they are the third largest crop in Manitoba and soon to be the second largest.

This amendment reflects the wishes of Grain Growers of Canada, which represents 50,000 grain, pulse, corn, oilseed and soybean farmers from across Canada. That's why I am bringing forth the motion.

Senator Mitchell: First of all, in a sense the argument that soybeans have done so well they need this begs the question as to why they would need it. If they have done so well without the MRE, which is a regulated rate mechanism, then why would we need to give it to them?

Just to clarify, the MRE is a counterpart, a sister or a brother to the LHI. It's a regulated rate. It limits the amount of profit that railroads can make on MRE scheduled crops.

Comment voulez-vous procéder?

Le sénateur Plett : Puisque le sénateur Mercer n'est pas ici et que vous l'avez offert plus tôt, pourquoi ne mettrions-nous pas le nom de la sénatrice Griffin et le mien sur la motion? Je vais lui laisser la parole, si cela vous va.

Le président : Excellent.

La sénatrice Griffin : Si je n'arrive pas à mes fins, vous viendrez à ma rescousse.

Le président : Vous êtes beaucoup plus petite que le sénateur Plett, sénatrice Griffin. Faites adopter votre amendement.

La sénatrice Griffin : Pour ce qui est du nouvel article 59.1, à la page 42, je propose :

> Que le projet de loi C-49 soit modifié, à la page 42, par adjonction, après la ligne 19, de ce qui suit :
>
> « **59.1(1)** Dans l'annexe II de la même loi, « Dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres) » est remplacé par « Dérivés de la fève (farine, protéines, isolats, fibres) ».
>
> **(2)** Dans l'annexe II de la même loi, « Fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures » est remplacé par « Fèves, marais, les fèves cassées et les criblures ». ».

J'ai reçu beaucoup de commentaires, lorsque notre Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts a fait son voyage la semaine dernière dans l'Ouest, en plus de ce que nous avons entendu ici au cours des séances du comité. Il s'agit de quelque chose que les producteurs de soja des Prairies souhaitent ardemment. En 2002, lorsqu'on a créé l'annexe II, le soja n'était pas vraiment une culture importante dans les Prairies. Il vient maintenant au troisième rang des cultures les plus importantes au Manitoba et se retrouvera bientôt au deuxième rang.

L'amendement reflète les souhaits des Producteurs de grains du Canada, organisme qui représente 50 000 producteurs de céréales, de légumineuses à grain de maïs, d'oléagineux et de soja partout au Canada. C'est la raison pour laquelle je présente cette motion.

Le sénateur Mitchell : Tout d'abord, dans un certain sens, l'argument selon lequel les producteurs de soja s'en sont aussi bien tirés nous amène à nous demander pourquoi ils auraient besoin de l'amendement. S'ils s'en sont si bien tirés sans le RAM, lequel est un mécanisme de taux réglementé, alors pourquoi aurions-nous besoin de le leur accorder?

Juste pour préciser, le RAM est le pendant de l'ILD. C'est un taux réglementé. Il limite les profits que peuvent faire les compagnies de chemins de fer sur les cultures inscrites à l'annexe relative au RAM.

First, if soybeans have done so well as to be close to being the second largest crop, you could raise the question as to why it would need the MRE.

Second, Emerson said that the MRE should be done away with.

Third, while it's a good question, an interesting hypothesis and is well raised by the senators, we don't know how much soybean is actually moved. We don't know what their costs are relative to the costs of their competitors around the world. We don't know what percentage of their costs are related to rail costs, which are pretty much the lowest rail costs in the world. We don't know how reducing the amount of money that CN, CP and other railroads can make on this increasingly big part of their business will affect their ability to reinvest in the capital intensive lines the railroads use to go and pick up the soybean.

It's an interesting question that should be referred, perhaps, to the senators' own Agriculture Committee, but I don't think we have enough information here to say we have given the proper sober second thought to something that could have a very significant, fundamental restructuring of the economics of the rail system, given that we have now just passed the reasoned direction and have sent LHI into the Maritimes. These are all pretty significant economic matters, and we're piling on to them.

Let's step back a bit. Let's take it to a committee. Let's do the detailed work so we can, with some deep credibility, bring back an amendment like this one if senators decide. I don't think that's the case now.

The Chair: That's what this committee studied.

Senator Bovey: I happen to think there is credibility to this coming forward. This is a big issue. It's an issue that has to be put into context with climate change. We will see increasing numbers of plants and crops.

We know it wasn't originally on the schedule because it wasn't grown when the schedule was developed. It wasn't something left off the schedule at the time because it was a major crop. It wasn't on the schedule at the time because it wasn't a crop at the time.

We have to be very careful not to discriminate against new crops coming in as a result of the changing climate. We have done due diligence on this. This has been a consistent concern.

D'abord, si les producteurs de soja s'en sont tellement bien tirés que le soja occupe presque le deuxième rang des cultures en importance, cela pourrait nous amener à nous demander pourquoi ils auraient besoin du RAM.

Ensuite, M. Emerson a dit que le RAM devrait être aboli.

Enfin, même s'il s'agit d'une bonne question et d'une hypothèse intéressante soulevées par les sénateurs, nous ne savons pas quelle quantité de soja est transportée en réalité. Nous ne connaissons pas les coûts des producteurs relativement à ceux de leurs concurrents partout dans le monde. Nous ne savons pas quel pourcentage de leurs coûts est lié aux coûts du transport ferroviaire, qui sont à peu près les plus bas au monde. Nous ignorons dans quelle mesure la réduction des profits que peuvent réaliser le CN, le CP et d'autres compagnies de chemins de fer dans ce secteur de plus en plus grand de leurs activités touchera leur capacité de réinvestir dans les lignes exigeantes en investissements qu'elles utilisent pour aller chercher le soja.

Il s'agit d'une question intéressante qui devrait peut-être être posée au Comité sénatorial de l'agriculture, mais je ne crois pas que nous avons assez d'information pour dire que nous avons fait un deuxième examen objectif approprié de quelque chose qui pourrait entraîner une restructuration fondamentale très importante des réalités économiques du système ferroviaire, étant donné que nous venons tout juste d'adopter la directive raisonnée et avons envoyé l'ILD dans les Maritimes. Ce sont toutes des questions économiques assez importantes, et nous en rajoutons.

Prenons un peu de recul. Laissons un comité examiner la question. Réalisons le travail détaillé afin que nous puissions, avec beaucoup de crédibilité, revenir avec un amendement comme celui-ci si les sénateurs le décident. Je ne crois pas que c'est le cas actuellement.

Le président : C'est ce qu'a étudié notre comité.

La sénatrice Bovey : J'ai l'impression que cela accorde une crédibilité à l'amendement proposé. C'est une grande question. Il s'agit d'une question qui doit être mise en contexte avec les changements climatiques. Nous allons voir un nombre croissant de plantes et de cultures.

Nous savons que le soja n'était pas inscrit initialement à l'annexe parce qu'on ne le cultivait pas au moment de son élaboration. Ce n'est pas quelque chose qui n'avait pas été inscrit à l'annexe à ce moment-là parce qu'il s'agissait d'une culture importante. Le soja n'a pas été inscrit à l'annexe parce qu'on ne le cultivait pas à l'époque.

Nous devons faire très attention de ne pas faire de discrimination contre les nouvelles cultures en raison des changements climatiques. Nous avons fait preuve de diligence à cet égard. C'est une préoccupation constante. C'est un

This is one I really support. If the other senators had not come forward with the amendment, I would have.

Senator Plett: Senator Bovey said exactly what I was going to say. To add to that, Senator Mitchell, I agree with you 100 per cent. This should go to committee. That's what we are. It has gone to this committee. Senator Griffin has travelled the country, and it has gone to her committee. On fact, two committees have done exactly what you suggested.

Chair, I think we should call the question.

Senator Day: It seems to me there is strong support for this amendment. There are indications of at least three amendments on this issue, so I am quite prepared to strongly support this amendment.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 59.1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Next is clause 60. Shall clause 60 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Now we will go to clauses 61 and 62, but we will jump to clause 62 on the advice of the law clerk. Our clerks have reordered the amendments to permit the committee to consider amendments that have consequential impacts on other parts of the bill. Therefore we'll stand consideration on clause 61, if you will allow me to do so, proceed to clause 62, and then we'll come back to clause 61.

On clause 62.

Senator MacDonald: I am not quite sure of the logic of our advisers on this, but I'll go with it. Clause 62 deals with data scrubbing. This amendment also relates to the destruction of data upon leaving Canada. It would amend the regulatory provisions to add the word "destruction" to the removal of data.

It really ties into the one that comes before it. I am not sure why they sequenced them this way.

The Chair: We're all on MM-3, right? We're amending clause 62.

Senator MacDonald: We'll go back to clause 61.

The Chair: Yes. We're amending clause 62.

amendement que j'appuie vraiment. Si les autres sénateurs ne l'avaient pas présenté, je l'aurais fait.

Le sénateur Plett : La sénatrice Bovey a dit exactement ce que j'allais dire. J'ajouterais, sénateur Mitchell, que je suis tout à fait d'accord avec vous. Le comité devrait examiner la question. C'est ce que nous faisons. Notre comité s'est penché là-dessus. La sénatrice Griffin a parcouru le pays, et son comité a examiné la question. En fait, deux comités ont fait exactement ce que vous avez proposé.

Monsieur le président, je crois que nous devrions mettre la motion aux voix.

Le sénateur Day : J'ai l'impression qu'on appuie sans réserve cet amendement. Il semble y avoir au moins trois amendements à ce sujet, alors je suis tout disposé à appuyer fermement cet amendement.

Le président : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : L'article 59.1 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Le prochain article est l'article 60. L'article 60 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Nous avons maintenant les articles 61 et 62, mais nous allons passer à l'article 62 sur les conseils du juriste. Nos greffiers ont réorganisé les amendements afin de permettre au comité d'examiner les amendements qui ont des répercussions sur d'autres parties du projet de loi. Par conséquent, nous allons mettre de côté l'article 61, si vous me le permettez, et passer à l'article 62; nous reviendrons ensuite à l'article 61.

Nous en sommes à l'article 62.

Le sénateur MacDonald : Je ne suis pas très certain de la logique de nos conseillers à ce sujet, mais je suis d'accord. L'article 62 porte sur le nettoyage de données. L'amendement concerne également la destruction de données lorsqu'on quitte le Canada. Il modifierait les dispositions réglementaires pour que le mot « destruction » soit ajouté à la suppression de données.

Il est vraiment lié à celui qui le précède. Je ne suis pas certain de savoir pourquoi on les a placés dans cet ordre.

Le président : Nous sommes tous à la motion MM-3, n'est-ce pas? Nous amendons l'article 62.

Le sénateur MacDonald : Nous allons revenir à l'article 61.

Le président : Oui. Nous amendons l'article 62.

We're on MM-3. Do you want to speak to that one second?

Senator MacDonald: It's very difficult to speak to that because it's tied into the amendment that comes before it. We're bringing this forward on the advice of the legal experts, but I am not particularly sure why they are doing it. They just said that it had to be done this way.

Shaila Anwar, Clerk of the Committee: The reason why is that there are a number of amendments being proposed to both clauses 61 and 62 but to different parts of clauses 61 and 62.

There are some amendments that are consequential, so you have to adopt one and then the other, and there are some that are in conflict. This was the order that was determined. One of your amendments is consequential to the other, but they don't relate to Senator Mercer's amendments or to Senator Gagné's amendment. This was the advice that was given.

The Chair: Do we have three amendments on the same thing, really?

Ms. Anwar: There are six amendments to the two clauses. It is a bit confusing, but the advice given was to deal with yours first on clause 62, and then we'll go back to clause 61 afterward.

Senator Mitchell: I might be able to clarify the three different sets, for what it's worth, because I am very interested in these.

The Chair: Okay.

Senator Mitchell: Senator MacDonald, if I am not mistaken, has destruction and U.S. but also wants to do away with video. Senator Mercer wants to do away with any information going to the company, so that whole company section, whether it's post-accident or proactive information. Not to speak for her, but Senator Gagné is okay with LVVR except for proactive to the company.

Senator Gagné: Random sampling.

Senator Mitchell: Yes, random. That's where we are.

I could solve this problem by just selling everybody on LVVR the way it is, and that would be that.

Senator Gagné: So you won't be speaking.

The Chair: Will any of them be in conflict if we pass all three?

Senator Mitchell: Yes.

Nous sommes à la motion MM-3. Voulez-vous intervenir là-dessus un moment?

Le sénateur MacDonald : Il est très difficile d'en parler parce que l'amendement est lié au précédent. Nous présentons cet amendement sur les conseils des experts juridiques, mais je ne sais pas exactement pourquoi ils nous conseillent de faire cela. Ils ont seulement dit que c'était la façon de procéder.

Shaila Anwar, greffière du comité : La raison est qu'il y a un certain nombre d'amendements proposés aux articles 61 et 62, mais qui touchent des parties différentes de ces articles.

Il y a des amendements qui sont consécutifs, alors vous devez les adopter un après l'autre, et d'autres qui sont en conflit. C'est l'ordre qu'on a déterminé. Un de vos amendements est consécutif à un autre, mais il ne concerne pas les amendements du sénateur Mercer ou celui de la sénatrice Gagné. C'est ce qu'on nous a conseillé.

Le président : Avons-nous vraiment trois amendements pour la même chose?

Mme Anwar : Il y a six amendements aux deux articles. C'est un peu mêlant, mais on nous a conseillé de nous occuper d'abord des vôtres concernant l'article 62, et nous reviendrons ensuite à l'article 61.

Le sénateur Mitchell : Je suis peut-être en mesure de préciser les trois différents ensembles, pour ce que ça vaut, parce que je m'y intéresse beaucoup.

Le président : D'accord.

Le sénateur Mitchell : Le sénateur MacDonald, si je ne me trompe pas, a la destruction et les États-Unis, mais il désire également abolir les EAVL. Le sénateur Mercer veut abolir toute information allant à la compagnie, donc la section entière sur les compagnies, qu'il s'agisse de l'information post-accidentelle ou proactive. Je ne veux pas parler en son nom, mais la sénatrice Gagné est d'accord avec les EAVL à l'exception de l'information proactive envoyée à la compagnie.

La sénatrice Gagné : L'échantillonnage aléatoire.

Le sénateur Mitchell : Oui, aléatoire. C'est là où nous en sommes.

Je pourrais résoudre le problème seulement en convainquant tout le monde d'accepter telles quelles les dispositions sur les EAVL, et ce serait réglé.

La sénatrice Gagné : Alors, vous ne parlerez pas.

Le président : Y aura-t-il des amendements qui seront en conflit si on les adopte tous les trois?

Le sénateur Mitchell : Oui.

The Chair: What happens if Senator MacDonald's amendment passes? What happens to the other two amendments?

Senator Gagné: I could still have the one on the random sampling, I guess.

Senator Mitchell: It wouldn't be video.

Senator Gagné: It wouldn't be video. If Senator Mercer's amendment is adopted, then mine is obsolete.

The Chair: But Senator MacDonald's is not.

Senator Gagné: Exactly.

The Chair: We could do Senator Mercer's and Senator McDonald's,and then you don't have to do anything, right?

Senator Gagné: His is obsolete also. If we accept Senator Mercer's, then his audio is obsolete, is it not?

Senator Mitchell: No, Senator Mercer would be left with just audio. That's what would happen. You don't have any problem with that. I have a problem with it.

Ms. Anwar: You can deal with Senator MacDonald's two amendments, then with Senator Gagné's and with Senator Mercer's two amendments, and then adopt the two clauses one after the other, whichever is easier. It's a little confusing, I know, but it's because there are consequences.

The Chair: Why don't we do Senator MacDonald's and get that over with? Then we'll deal with how we deal with the other two.

Ms. Anwar: That will be MM-3.

Senator MacDonald: MM-3.

The Chair: Are we good with that?

Senator Mitchell: Are you going to address it?

Senator MacDonald: I have already addressed it.

Senator Mitchell: As I understand it, Senator MacDonald, MM-3 is about adding in the management of information regulation for its destruction.

Senator MacDonald: Yes.

Senator Mitchell: What I know is that preservation and retention are in there, which seem to me to imply that if you are going to be regulating preservation and retention, you would

Le président : Que se passe-t-il si l'amendement du sénateur MacDonald est adopté? Qu'arrivera-t-il aux deux autres?

La sénatrice Gagné : Je pourrais conserver celui sur l'échantillonnage aléatoire, j'imagine.

Le sénateur Mitchell : Ce ne serait pas celui sur les vidéos.

La sénatrice Gagné : Ce ne serait pas celui sur les vidéos. Si l'amendement du sénateur Mercer est adopté, alors le mien est inutile.

Le président : Mais pas celui du sénateur MacDonald.

La sénatrice Gagné : Exactement.

Le président : Nous pourrions faire les amendements des sénateurs Mercer et MacDonald, et ensuite vous n'auriez rien à faire, n'est-ce pas?

La sénatrice Gagné : Le sien est également inutile. Si nous acceptons l'amendement du sénateur Mercer, alors le sien sur l'audio est inutile, n'est-ce pas?

Le sénateur Mitchell : Non, le sénateur Mercer n'aurait que l'amendement sur l'audio. C'est ce qui se passerait. Vous n'avez pas de problème avec cela, mais moi, oui.

Mme Anwar : Vous pouvez vous occuper des deux amendements du sénateur MacDonald, ensuite de celui de la sénatrice Gagné, puis des deux amendements du sénateur Mercer et enfin adopter les deux articles, un après l'autre, selon ce qui vous convient le mieux. C'est un peu confus, je sais, mais c'est parce qu'il y aura des conséquences.

Le président : Pourquoi n'adoptons-nous pas les amendements du sénateur MacDonald pour régler cette partie? Ensuite, nous nous occuperons de la façon de procéder avec les deux autres.

Mme Anwar : Ce sera la motion MM-3.

Le sénateur MacDonald : MM-3.

Le président : Sommes-nous tous d'accord?

Le sénateur Mitchell : Allez-vous régler la question?

Le sénateur MacDonald : Je l'ai déjà fait.

Le sénateur Mitchell : Si j'ai bien compris, sénateur MacDonald, la motion MM-3 porte sur l'ajout de la destruction à la réglementation sur la gestion de l'information.

Le sénateur MacDonald : Oui.

Le sénateur Mitchell : Ce que je sais, c'est que la conservation est là, ce qui semble supposer, à mon avis, que si vous réglementez la conservation, vous devrez examiner la

have to be considering destruction. Perhaps I could ask the associate deputy minister to give us some insight.

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director, Transport Canada: The regulation-making power is a respecting power. If you go to the head of paragraph, it is respecting information in company records. It's a very broad regulation making power. It includes pretty much everything that could be dealt with, with respect to the information.

There is a list of things that have been included for clarity. Destruction is not there but, as was pointed out by Senator Mitchell, the preservation is there. It is already in. I would see adding it as merely a clarification because in my view it's already there.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Now we go to MM-2, which is clause 61.

Senator MacDonald: I move:

> That Bill C-49 be amended in clause 61, on page 43, by adding the following after line 32:
>
> "**(2.1)** If the company referred to in subsection (1) operates railway equipment that crosses the Canada-United States border, the company shall, in the prescribed manner and circumstances, destroy all the information that was recorded under that subsection before the railway equipment departs from Canada.".

This amendment will require any recorded data be deleted when a locomotive leaves Canada for the U.S. This will be consistent with the principles and protections guaranteed under PIPEDA.

This addresses concerns raised by railway workers regarding privacy. The Canadian workers, the data and locomotives would be accessible in a foreign jurisdiction. The Privacy Commissioner has also raised concerns in this regard.

Senator Mitchell: I am quite concerned that information could be destroyed the moment you cross the U.S. border. For example, there are probably some proponents of the thought that LVVR should at least exist for post-accident so that if you had an accident 50 metres before the U.S. border, you would have LVVR information. If you had an accident one minute over the U.S. border, you wouldn't under that consideration. I think that makes it problematic.

destruction. Je pourrais demander à la sous-ministre déléguée de nous donner des précisions.

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé, Transports Canada : Le pouvoir réglementaire est un pouvoir qui concerne quelque chose. Si vous allez au début du paragraphe, le pouvoir réglementaire concerne les renseignements que les compagnies enregistrent. Il s'agit d'un pouvoir réglementaire très large. Il comprend à peu près tout ce qui concerne l'information.

Il y a une liste de choses qui ont été incluses à des fins de précision. La destruction n'y figure pas, mais, comme l'a souligné le sénateur Mitchell, la conservation s'y trouve. Elle est déjà là. Je l'ajouterais simplement aux fins de précision parce que, à mon avis, c'est déjà là.

Le président : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : Oui.

Le président : D'accord.

Nous passons maintenant à la motion MM-2, qui est l'article 61.

Le sénateur MacDonald : Je propose :

> Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 61, à la page 44, par adjonction, après la ligne 2, de ce qui suit :
>
> « **(2.1)** La compagnie visée au paragraphe (1) qui exploite du matériel ferroviaire appelé à franchir la frontière canado-américaine détruit, selon les modalités et les circonstances réglementaires, les renseignements enregistrés en application de ce paragraphe avant que le matériel ferroviaire quitte le Canada. »

L'amendement prévoit que toute donnée enregistrée soit détruite lorsqu'une locomotive quitte le Canada pour les États-Unis. Cela sera cohérent avec les protections et les principes garantis sous le régime de la LPRPDE.

Cela répond aux préoccupations soulevées par les cheminots concernant la vie privée. Ce qui concerne les travailleurs canadiens, les données et les locomotives seraient accessibles dans une administration étrangère. Le commissaire à la protection de la vie privée a également soulevé ces préoccupations.

Le sénateur Mitchell : Je trouve fort inquiétant que de l'information puisse être détruite au moment où on traverse la frontière des États-Unis. Par exemple, des gens défendent probablement l'idée que les EAVL devraient au moins exister pour qu'on puisse avoir les données à la suite d'un accident; ainsi, si un accident survient 50 mètres avant la frontière des États-Unis, on aurait l'information de l'EAVL. Si un accident survient une minute après avoir passé la frontière des États-Unis,

Lots of air carriers have recorded data. They land in the States. I know there was some concern on the part of the unions to the tune of, yes, but it's only two hours. It's two hours of data that could be taken right off the plane right now. We have experience with that, and it's not happening.

It is very important that we have LVVR. It's important for safety and for addressing human error, which isn't addressed by Positive Train Control or any of these other digital or mechanized kinds of systems. We have 17,000 kilometres of Canadian railroad in the U.S. The U.S. has about 600 in Canada and we have 45,000 in Canada. We have almost half as much or 50 per cent as much railroad in the U.S. as we do in Canada, and we're just going to wipe out all the data. I don't think it would be appropriate to do that.

Senator Plett: I said at the outset that I was not necessarily going to oppose some amendments here. We had already passed some amendments. If we passed the same amendments in the Senate, or even one amendment, it's going to go back to the house for them to deal with, and they can deal with them as they see fit.

Clearly, something is going to pass, but I want to be on the record that I support the video cameras. I find myself for the second time in my life agreeing with Senator Mitchell.

Nevertheless, I would hope that this will not come to a recorded vote because, quite frankly, my preference would be not vote on it and pass these amendments so that we can deal with them in the chamber. That's just for the record.

Senator MacDonald: Senator Plett keeps bringing up LVVR. This is about data in general. It's my wish that the data they will be wiping out will be audio data and recorded digital data. If I get the first amendment passed, there will be no LVVR to wipe out.

The Chair: All in favour?

No one said aye, so we're done with this amendment.

All opposed?

Some Hon. Senators: Opposed.

The Chair: It's on division.

Do we want to have a roll call?

Senator Griffin, how do you vote?

on ne l'aurait pas en raison de cet amendement. Je crois que cela pose problème.

Nombre de transporteurs aériens ont des données enregistrées. Ils atterrissent aux États-Unis. Je sais que les syndicats s'inquiétaient du fait qu'il ne s'agissait que de deux heures. C'est deux heures de données qui pourraient être détruites sur-le-champ. Nous en avons fait l'expérience, et cela ne se produit pas.

Il importe vraiment d'avoir des EAVL. C'est important pour la sécurité et pour s'occuper des erreurs humaines, ce que la commande intégrale des trains ou n'importe quel autre de ces systèmes numériques ou mécaniques ne fait pas. Nous avons 17 000 kilomètres de voies ferrées canadiennes aux États-Unis. Les États-Unis en ont environ 600 au Canada, et nous en avons 45 000 au Canada. Nous avons presque la moitié de la distance de nos voies ferrées canadiennes aux États-Unis et nous allons tout simplement détruire toutes les données. Je ne crois pas que ce serait approprié.

Le sénateur Plett : J'ai dit dès le départ que je n'allais pas nécessairement m'opposer à certains amendements. Nous en avions déjà adopté quelques-uns. Si nous adoptons les mêmes amendements au Sénat, ou même un seul amendement, ils vont retourner aux députés de la Chambre, qui s'en occuperont selon leur bon jugement.

Il est clair que quelque chose sera adopté, mais je tiens à préciser que j'appuie les caméras vidéo. C'est la deuxième fois de ma vie que je suis d'accord avec le sénateur Mitchell.

Néanmoins, j'espère que nous n'aurons pas recours à un vote par appel nominal parce que, très franchement, je préférerais que nous ne tenions pas de vote et que nous adoptions ces amendements afin que les députés de la Chambre s'en occupent. C'était pour le compte rendu.

Le sénateur MacDonald : Le sénateur Plett évoque sans cesse les EAVL. Il s'agit de données en général. Je souhaite que les données qu'on détruira soient les données audio et les données numériques enregistrées. Si mon premier amendement est adopté, il n'y aura aucun EAVL; la destruction de données n'est plus pertinente.

Le président : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Personne n'a dit oui, alors nous en avons terminé avec cet amendement.

Est-ce que tout le monde est contre?

Des voix : Oui.

Le président : La motion est adoptée avec dissidence.

Voulons-nous procéder à un vote par appel nominal?

Sénatrice Griffin, votre vote?

Senator Griffin: Aye.

The Chair: We have a request. I have to go through this. I'll ask the clerk to name all of the senators who are present who are entitled to vote at this time.

Senator Plett: Could I have a clarification, please, before you do this? I am sorry. I was trying to get this through my mind in a real hurry.

Senator MacDonald made a very interesting comment at the end, and I would like that explained. If this passes, will we have no video recording or will we have video recording?

The Chair: We haven't gone to the video recording yet. He said if the future one passes, yes, we will. Then we won't have any video recording.

Senator MacDonald: If the future one passes, there will be data recorders, but there won't be video recorders.

The Chair: Yes.

Senator Day: It says, "destroy all the information that was recorded" in the subsection, "all the information."

The Chair: I think we have to go to a voice vote here.

Senator Plett: Why not a show of hands?

The Chair: We can that, I suppose, if everybody is in favour of that.

All in favour of the amendment? Opposed? It does not carry. It's defeated.

Next is TM-6 or RG-3.

Ms. Anwar: You will do MM-1 after. We have another amendment with Senator Mercer and Senator Gagné.

The Chair: On clause 62, and then we'll go to clause 61.

We'll continue with clause 62. We have Senator Mercer, TM, which is Senator Eggleton today.

TM-6, I think it's called, is on your sheet.

La sénatrice Griffin : Pour.

Le président : Nous avons une demande. Je dois effectuer ce processus. Je vais demander à la greffière de nommer toutes les sénatrices et tous les sénateurs présents qui ont le droit de voter en ce moment.

Le sénateur Plett : Puis-je demander une précision, avant que vous procédiez? Je suis désolé. J'essayais de comprendre très rapidement.

Le sénateur MacDonald a formulé un commentaire très intéressant à la fin, et j'aimerais avoir des explications à ce sujet. Si l'amendement est adopté, aurons-nous, ou pas, des enregistrements vidéo?

Le président : Nous n'en sommes pas encore aux enregistrements vidéo. Il a dit que si l'autre amendement est adopté, oui, ce sera le cas. Il n'y aura pas d'enregistrement vidéo.

Le sénateur MacDonald : Si l'amendement suivant est adopté, il y aura des enregistreurs de données, mais pas d'enregistreurs vidéo.

Le président : Oui.

Le sénateur Day : Le libellé du paragraphe contient « détruit [...] les renseignements enregistrés »; « les renseignements enregistrés ».

Le président : Je crois que nous devons avoir recours au vote par oui ou non.

Le sénateur Plett : Pourquoi ne pas procéder par vote à main levée?

Le président : Nous pourrions le faire, j'imagine, si nous sommes tous d'accord.

Qui est en faveur de l'amendement? Qui est contre? Il n'est pas adopté. L'amendement est rejeté.

Nous passons à la motion TM-6 ou RG-3.

Mme Anwar : Vous passerez à la motion MM-1 après. Nous avons un autre amendement présenté par le sénateur Mercer et par la sénatrice Gagné.

Le président : Nous traitons de l'article 62; ensuite, nous passerons à l'article 61.

Continuons avec l'article 62. Il s'agit d'une motion présentée par le sénateur Mercer, et codée TM. Le sénateur Eggleton le remplace aujourd'hui.

La motion TM-6, je crois que c'est bien cela, figure sur votre feuille.

Senator Eggleton: TM-6 does deal with the LVVR technology. Senator Mercer's amendment, which is on two pages that you should have in front of you, deals with the whole issue of privacy and the matter of access of the company.

I am not convinced this is the route to go, so if somebody else wants to move these amendments, they can do so. If it's a matter of courtesy of putting it on the floor, I am happy to do that, but I will not be speaking in favour of it. I would like to hear from other people as to their point of view.

The Chair: TM-6 is on the floor. Debate.

Senator Mitchell: I would like to start with a question. Am I correct in saying that this amendment will allow the TSB to have retroactive, prior to accident information and random proactive information? Is that right? I want to be sure.

The Chair: I am not sure. It's not my motion.

Helena Borges, Associate Deputy Minister (retired), Transport Canada: I believe Senator Mercer's amendment would basically strike out the use of companies, which is under subsection 17.9(1) in the act, use by the railway safety inspectors and use by the minister. The only entity would be the safety board, which is not listed under those clauses.

Senator Mitchell: I am very concerned about this amendment. There is a strong argument to be made for the company having information. Yes, there is a privacy trade-off between them and government having information that's provided by LVVR, but consider that there are tremendous restrictions, including $250,000 fines against the company and $50,000 fines against individuals who might misuse that LVVR information for disciplinary matters, for example. That's prohibited.

If you are to allow the government to have information, in a sense you're creating two separate regimes of responsibility for safety. You're actually putting more responsibility on the government for rail safety than you are on the company.

I am saying, "What?" Of course the company should be as responsible for safety as the government. That means whatever information the government gets under LVVR, the company should get under LVVR.

Le sénateur Eggleton : La motion TM-6 porte sur la technologie relative aux EAVL. L'amendement présenté par le sénateur Mercer, qui tient sur deux pages, et que vous devriez avoir entre les mains, a trait à la protection de la vie privée et à l'accès réservé à l'entreprise.

Je ne suis pas convaincu que ce soit la bonne voie à suivre. Donc si quelqu'un d'autre souhaite proposer ces amendements, allez-y. S'il ne s'agit que de les présenter par courtoisie, je serai heureux de le faire, mais je n'appuierai pas cette motion. J'aimerais entendre le point de vue d'autres membres.

Le président : La motion TM-6 est sur la table. Le débat est ouvert.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais commencer par poser une question. Est-ce exact d'affirmer que cet amendement permettra aux responsables du BST d'avoir accès à des renseignements antérieurs, qui précèdent l'accident, et à des renseignements aléatoires de nature proactive? Est-ce exact? Je veux être certain.

Le président : Je n'en suis pas sûr. Ce n'est pas ma motion.

Helena Borges, sous-ministre déléguée (à la retraite), Transports Canada : Je crois que l'amendement proposé par le sénateur Mercer éliminerait l'utilisation par les entreprises, qui figure dans le libellé du paragraphe 17.9(1) de la loi, ainsi que celle par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire et le ministre. Le Bureau de la sécurité des transports serait la seule entité, et elle n'est pas mentionnée dans ces dispositions.

Le sénateur Mitchell : Je suis très préoccupé par cet amendement. Il y a de bonnes raisons pour que l'entreprise ait accès aux renseignements. C'est vrai qu'il y a un compromis à faire quant à la protection de la vie privée en donnant accès aux renseignements fournis par l'EAVL aux entreprises et au gouvernement, mais il faut tenir compte du fait qu'il existe d'importantes restrictions, y compris des amendes de 250 000 $ et de 50 000 $ imposées à l'entreprise et aux personnes, respectivement, qui feraient un usage inapproprié des renseignements fournis par l'EAVL, dans le cadre d'affaires disciplinaires, par exemple. C'est interdit.

Si vous permettez au gouvernement d'avoir accès aux renseignements, vous créez d'une certaine façon deux régimes distincts de responsabilité en ce qui a trait à la sécurité. Dans les faits, le gouvernement se voit confier des responsabilités plus importantes que les compagnies de chemin de fer à l'égard de la sécurité ferroviaire.

Cela me fait sourciller. Bien entendu, les entreprises devraient être aussi responsables de la sécurité que le gouvernement. Cela signifie que les responsables des compagnies de chemin de fer devraient avoir accès aux mêmes renseignements recueillis par l'EAVL que le gouvernement.

I don't say that lightly. If they could misuse that, target individuals and so on, I would be concerned, but they can't. They will be fined if they do. The data is encrypted. It will be collected only randomly.

Then there's the issue as to whether we should have pre-accident data, immediately before the accident, or proactive data. That's an interesting trade-off, because if you accept that there should be before the accident data, then you set a threshold for an incursion into privacy. That threshold is an accident that may actually hurt or in fact kill people.

Wouldn't it be better to set a threshold where we didn't have to have the accident in the first place, where we could avoid that problem? That's why I think you have a legitimate regime of proactive, randomly based, highly secured and regulated information both for government and for the companies so that you can begin to address one of the fundamental issues. I alluded to it before and I'll allude to it again. It isn't just about digital this and digital automatic stopping mechanisms or Positive Train Control. It isn't just about better rail and so on.

The Chair: I want to finish this. We're at 10 after. I know you are trying to wrap up.

Senator Mitchell: There is also a component of human error that we need to be able to address.

The Chair: We have a motion on the floor by Senator Eggleton that I am not sure he agrees with.

Senator Eggleton: No.

The Chair: He doesn't agree with it. Do we really have a conversation here or not?

He moved it. All in favour?

Senator Plett: Excuse me. Did he move it?

The Chair: Yes, he moved it.

Senator Eggleton: I'd prefer if someone who is in favour of it moved it; but to get it on the floor, as a courtesy to Senator Mercer, I am willing to put it on the floor. I am not convinced it's the way to go.

The Chair: Any in favour? Opposed?

Je ne dis pas ça à la légère. Si les responsables pouvaient faire un usage inapproprié de ces données, par exemple cibler des personnes et d'autres choses encore, je serais préoccupé; mais ce n'est pas le cas. Ils se verront imposer une amende s'ils le font. Les données sont cryptées et seront recueillies de façon aléatoire seulement.

Ensuite, il y a la question de savoir si nous devrions avoir accès à des données antérieures à l'accident, enregistrées immédiatement avant l'accident, ou des données recueillies de façon proactive. Il s'agit d'un compromis intéressant, parce que si vous souscrivez au fait qu'on doit avoir accès aux données antérieures à un accident, vous établissez un seuil pour l'intrusion dans la vie privée. Ce seuil est lié à un accident, qui pourrait blesser ou même tuer des personnes.

Ne serait-il pas préférable d'établir une limite qui ferait en sorte qu'il ne soit pas nécessaire qu'un accident se soit produit et que nous puissions éviter ce problème? C'est pourquoi je suis d'avis que, s'il existe un régime légitime de cueillette proactive de données aléatoires, qui font l'objet d'importantes mesures de sécurité et de réglementation et qui sont accessibles aux responsables du gouvernement et des entreprises, cela permettrait de régler une des questions fondamentales. Je l'ai évoqué auparavant et je vais le faire de nouveau. Il ne s'agit pas seulement de dispositifs numériques, et de mécanismes numériques d'arrêt automatique ou de commande intégrale des trains. Il ne s'agit pas seulement d'un meilleur système de transport ferroviaire et d'autres choses encore.

Le président : Je souhaite terminer. Il est 11 h 10. Je sais que vous essayez de conclure.

Le sénateur Mitchell : Il y a aussi l'élément de l'erreur humaine, duquel nous devons être en mesure de tenir compte.

Le président : Nous avons une motion à l'étude présentée par le sénateur Eggleton, à laquelle je ne suis pas certain qu'il souscrive.

Le sénateur Eggleton : Non.

Le président : Il n'appuie pas la motion. Allons-nous vraiment en débattre, ou non?

Il l'a proposée. Qui est pour?

Le sénateur Plett : Pardon. L'a-t-il proposée?

Le président : Oui, il l'a proposée.

Le sénateur Eggleton : Je préférerais qu'une personne qui est en faveur de la motion la propose; par courtoisie pour le sénateur Mercer, je suis prêt à le faire. Toutefois, je ne suis pas convaincu que ce soit la voie à suivre.

Le président : Êtes-vous pour? Êtes-vous contre?

Some Hon. Senators: Yes.

The Chair: It falls.

We are going to RG-3. Let's deal with it.

Senator Gagné: I have a comparative table here that I distributed, to show how it looks visually. I move:

That Bill C-49 be amended in clause 62, on page 44,

(a) by replacing lines 10 to 14 with the following:

"for the purpose of determining the causes and contributing factors of"; and

(b) by deleting lines 20 to 22.

The Chair: Maybe you could explain what that means to us.

Senator Gagné: Yes. Just to start off, I'd like to say that I believe installing LVVR is a violation of the rights of railway industry workers to privacy. Nonetheless, I believe that the use of information recorded using LVVR technology has safety benefits.

Bill C-49 will give two rail companies not only access to footage related to all incidents and accidents but also to randomly selected footage for purposes of prevention. The relevance of studying footage related to incidents and accidents is obvious.

Two per cent of incidents reported to the TSB are investigated. That means 98 per cent of the incidents reported are not investigated. Rail companies would have a large volume of relevant footage to which they don't currently have access. They could thus improve their practices and security measures.

In light of this, it was not demonstrated why companies should also have access to additional, randomly selected footage that is not linked to any incident or accident, particularly as a chair of the TSB recognized that these companies have often a privileged, more disciplinary approach rather than one based on prevention. That is why I propose we delete all access to information that is randomly selected.

Des voix : Oui.

Le président : La motion est rejetée.

Nous allons passer à la motion RG-3. Allons-y.

La sénatrice Gagné : J'ai ici un tableau comparatif que j'ai distribué, question qu'on puisse bien voir la modification. Je propose ce qui suit :

Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 62, à la page 44 :

a) par substitution, aux lignes 13 à 17, de ce qui suit :

« paragraphe 17.31(1) pour déterminer les causes et facteurs d'un accident ou »;

b) par suppression des lignes 24 à 27

Le président : Peut-être que vous pourriez nous expliquer ce que signifie cet amendement.

La sénatrice Gagné : Oui. Pour commencer, je tiens à dire que je crois que le fait d'installer des EAVL enfreint le droit à la vie privée des travailleurs de l'industrie ferroviaire. Néanmoins, je suis d'avis que l'utilisation des renseignements enregistrés au moyen de cette technologie présente des avantages sur le plan de la sécurité.

Le projet de loi C-49 donnera à deux entreprises ferroviaires accès non seulement à des enregistrements relatifs à tous les incidents et les accidents, mais aussi à des enregistrements sélectionnés de façon aléatoire aux fins de prévention. La pertinence d'examiner les enregistrements relatifs aux incidents et aux accidents est évidente.

Deux pour cent des incidents signalés au BST font l'objet d'une enquête. Cela signifie que 98 p. 100 des incidents signalés ne font pas l'objet d'une enquête. Les compagnies de chemin de fer auraient accès à une grande quantité d'enregistrements pertinents, alors que ce n'est pas le cas actuellement. Les responsables de ces compagnies pourraient ainsi améliorer leurs pratiques et leurs mesures de sécurité.

Compte tenu de ces faits, il n'a pas été montré pourquoi les compagnies de chemin de fer devraient aussi avoir accès à des enregistrements supplémentaires, sélectionnés de façon aléatoire, qui ne sont pas liés à des incidents ou à des accidents. Par ailleurs, comme l'a mentionné un dirigeant du BST, ces entreprises ont souvent privilégié une approche axée sur la discipline, plutôt que sur la prévention. C'est pourquoi je propose de supprimer tout accès à des renseignements qui sont sélectionnés de façon aléatoire.

Senator Mitchell: My arguments earlier address this as well. Just to emphasize, this would mean that the government would have more responsibility than the companies for safety, if all we're going to give companies is retroactive, after the fact.

In fact, the Transportation Safety Board explicitly has asked for it. This is at the top of their want list for safety. Again, a whole range of possibilities could actually prevent the accident before it ever happened and before we needed to look at it retroactively, if they were given some random, proactive, highly regulated highly secure information.

I feel very confident that privacy concerns can be met that way, and that this is very important for the other set of this set of rights, and that is public safety.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Opposed?

Some Hon. Senators: No.

The Chair: On division.

Next is MM-1 on clause 61.

Senator MacDonald: I move:

> That Bill C-49 be amended in clause 61, on page 43, by adding the following after line 28:
>
> **(1.1)** The prescribed recording instruments referred to in paragraph (1)(a) that are used to record the interior of the railway equipment shall not be capable of making a visual recording by any means.

This amendment would prohibit the use of video cameras to record the interior of locomotive cabs. Voice and data recording, black box technologies, as well as forward-facing cameras could still be used. I firmly believe that these inward-facing cameras are an intrusive, arbitrary and unacceptable invasion of privacy.

This also addresses concerns raised by railway workers unions, including Teamsters, Unifor and the Canadian Labour Congress. They felt that the video recording within the confines of a locomotive cab is an intrusion of privacy.

Le sénateur Mitchell : Les arguments que j'ai soulevés plus tôt touchent aussi cette question. Pour bien souligner ce point, cela signifierait que le gouvernement aurait plus de responsabilités que les compagnies de chemin de fer à l'égard de la sécurité, si nous ne communiquions que des renseignements de façon rétroactive, après un événement, aux responsables des entreprises concernées.

Dans les faits, les responsables du Bureau de la sécurité des transports l'ont demandé de façon précise. C'est une de leurs demandes prioritaires en matière de sécurité. Encore une fois, il y a de nombreuses possibilités qui nous permettraient de prévenir des accidents avant qu'ils ne se produisent et avant que nous ayons à examiner les renseignements après un événement, si on permettait l'accès à certains renseignements aléatoires recueillis de façon proactive, qui font l'objet d'importantes mesures de sécurité et réglementaires.

Je suis persuadé qu'il serait possible de répondre aux préoccupations touchant la vie privée de cette façon, et que ces renseignements sont très importants en ce qui concerne les autres droits, en l'occurrence celui du public à la sécurité.

Le président : Qui est pour?

Des voix : D'accord.

Le président : Qui est contre?

Des voix : Non.

Le président : La motion est adoptée avec dissidence.

Nous poursuivons avec la motion MM-1, qui porte sur l'article 61.

Le sénateur MacDonald : Je propose ce qui suit :

> Que le projet de loi C-49 soit modifié, à l'article 61, à la page 43, par adjonction, après la ligne 32, de ce qui suit :
>
> **(1.1)** Les appareils d'enregistrement réglementaires visés à l'alinéa (1)a) qui sont utilisés pour enregistrer l'intérieur du matériel ferroviaire ne peuvent d'aucune façon produire d'enregistrement visuel.

Cet amendement empêcherait l'utilisation de caméras vidéo à l'intérieur des cabines de locomotive. Il serait toutefois permis d'enregistrer la voix et des données, d'utiliser des technologies relatives aux boîtes noires, de même que des caméras orientées vers l'avant. Je crois fermement que des caméras orientées vers l'intérieur constituent une atteinte intrusive, arbitraire et inacceptable à la vie privée.

Cette modification répond aussi aux préoccupations soulevées par les syndicats des employés de chemin de fer, y compris les responsables des Teamsters, d'Unifor et du Congrès du travail du Canada. Ils étaient d'avis que les enregistrements vidéo de

As we heard, locomotives are not just confined work spaces. They are change rooms as well. If safety is the ultimate priority, then Positive Train Control would be and should be mandatory. For the record, CP and CN are two of the most profitable railroads in the world. They presently are required by law in the U.S. to use PTC technology.

Currently, cameras are not mandated in the cockpits of aircraft or in the wheelhouses of ships. Until such a time as they are mandated, railways workers should not be subjected to a double standard.

Senator Mitchell: Of course, I support strongly both voice and video. The point was made by the Transportation Safety Board chief that both are very important. In fact, she explicitly used the example of the Burlington railway train disaster several years ago in 2014, I think. She said we will never know exactly what happened because we didn't have video.

As for us being the only place in the world, first of all, the International Air Transport Association is working on that right now.

Second, LVVR is in use in the States where unions do agree with it. It's also in place right now in Metrolinx in Ontario.

The Chair: All in favour?

Some Hon. Senators: No.

The Chair: I am going to ask for a show of hands. All in favour? Opposed?

It falls.

Ms. Anwar: Senators, I apologize. I want to make sure that we're clear on the results that you wanted with respect to Senator MacDonald's first two amendments, MM-3 and MM-2.

The committee carried one of them and defeated the other. Those amendments are consequential to each other. I want to make sure that the result the committee wants for that particular amendment is that it's defeated or not.

The Chair: It is defeated.

l'intérieur d'une cabine de locomotive constituent une atteinte à la vie privée.

Comme nous l'avons entendu dire, les cabines de locomotives ne sont pas seulement des espaces de travail clos. Elles servent aussi de vestiaires. Si la sécurité est la priorité ultime, alors la commande intégrale des trains devrait être obligatoire. Aux fins du compte rendu, le CP et le CN sont deux des compagnies de chemin de fer les plus rentables au monde. Actuellement, ces entreprises doivent utiliser la technologie de CIT en raison des lois en vigueur aux États-Unis.

En ce moment, il n'est pas obligatoire d'installer des caméras dans les cabines de pilotage des aéronefs ni dans les postes de timonerie des navires. Jusqu'à ce que cela le devienne, il ne devrait pas y avoir deux poids deux mesures quand il s'agit des employés des chemins de fer.

Le sénateur Mitchell : Bien entendu, j'appuie fortement l'utilisation d'enregistreurs audio et vidéo. La présidente du Bureau de la sécurité des transports a souligné la grande importance des deux types d'enregistrement. De fait, elle a précisément utilisé l'exemple de la tragédie ferroviaire survenue à Burlington il y a plusieurs années, en 2014, je crois. Elle a dit qu'on ne saura jamais exactement ce qui s'est passé, parce qu'il n'y avait pas d'enregistrement vidéo.

Quant au fait que nous soyons le seul pays au monde, il faut savoir que les responsables de l'Association internationale du transport aérien se penchent actuellement sur ce sujet.

Par ailleurs, les EAVL sont utilisés aux États-Unis, là où les syndicats ne s'y opposent pas. Ces appareils sont aussi utilisés en ce moment dans le réseau de Metrolinx en Ontario.

Le président : Tout le monde est d'accord?

Des voix : Non.

Le président : Je vais demander de voter à main levée. Qui est pour? Qui est contre?

La motion est rejetée.

Mme Anwar : Mesdames et messieurs les sénateurs, je suis désolée. Je souhaite m'assurer que nous comprenons tous bien les résultats que vous souhaitiez obtenir en ce qui concerne les deux premiers amendements proposés par le sénateur MacDonald, soit les motions MM-3 et MM-2.

Le comité en a adopté un, et a rejeté l'autre. Ces amendements sont corrélatifs. Je veux préciser que le résultat souhaité par le comité est bien le rejet d'un de ces amendements en particulier.

Le président : Il est rejeté.

Senator Mitchell: Carried destruction and defeated U.S.

Ms. Anwar: Is that the intention of the committee?

Senator Mitchell: Add destruction and delete destruction in the U.S.

The Chair: Yes.

Ms. Anwar: Okay.

The Chair: Where are we now? We're almost done.

Shall clause 61, as amended, carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chair: Shall clause 62, as amended, carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chair: Shall clauses 63 to 98 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Senator Plett: Chair, TM-5.

Senator Mitchell: It's redundant, I think.

The Chair: Yes, that's the only one.

Senator Plett: Sorry.

The Chair: So clauses 91 and 98 are carried. I think we have that done, right?

Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Does the committee wish to add any observations to the report?

Some Hon. Senators: No.

The Chair: We don't want to add any observations on the disability group that came before us.

Le sénateur Mitchell : Nous avons appuyé la destruction des renseignements et rejeté la motion concernant les États-Unis.

Mme Anwar : Est-ce là l'intention du comité?

Le sénateur Mitchell : Ajouter la destruction et supprimer la destruction aux États-Unis.

Le président : Oui.

Mme Anwar : D'accord.

Le président : Où en sommes-nous? Nous avons presque terminé.

L'article 61, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le président : L'article 62, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le président : Les articles 63 à 98 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Le sénateur Plett : Monsieur le président, la motion TM-5.

Le sénateur Mitchell : Elle est redondante, à mon avis.

Le président : Oui, c'est la seule.

Le sénateur Plett : Je suis désolé.

Le président : Donc, les articles 91 et 98 sont adoptés. Je crois que cette partie est terminée, n'est-ce pas?

L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les membres du comité souhaitent-ils ajouter des observations au rapport?

Des voix : Non.

Le président : Nous ne souhaitons pas ajouter d'observations relatives au groupe de personnes handicapées qui a témoigné.

I thought that we might want to add an observation on that. I think it was the feeling of the committee that, when the commission is doing the passenger rights information, their concerns be a priority.

I think that's what we all wanted. Is that what we all wanted? Maybe we could put that in as an observation and we'll have steering approve the final, so that we don't have to come back to the bill.

Is that agreed with everybody?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: All right.

Senator Mitchell: Thank you very much for your effort in all of this, and to all colleagues. When do you expect the report would be available? If it is today or tomorrow, could we do unanimous consent?

The Chair: It will not be available today. I've asked them, but we can't get it ready today. It will be delivered tomorrow.

Senator Mitchell: If it were delivered tomorrow and we had unanimous consent, we could deal with it tomorrow. Then on Thursday we could deal with it, with unanimous consent, because this has had a great deal of debate and so on.

The Chair: I don't think that our caucus has a problem. I'll check again once more today; we have caucus meetings. We've talked about this before in our caucus, to move it along once it's in the chamber.

Senator Mitchell: If we could get it done by Thursday, the government can deal with it over the two-week break, and then we could deal with it when we come back.

Senator Plett: You are quite correct, chair. We will deal with it at our caucus. I find it strange that we would go through third reading of a bill of this magnitude in one day, but let's see where it takes us.

The Chair: We talked about this before. Is it agreed that I report this bill, as amended, with observations, to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

(The committee adjourned.)

Je croyais que nous aurions peut-être voulu ajouter une observation à ce sujet. Je crois que les membres du comité étaient d'avis que leurs préoccupations devraient être une priorité pour la commission, au moment où elle se penchera sur les renseignements concernant les droits des passagers.

Je crois que c'est ce que nous souhaitions tous. Est-ce le cas? Peut-être que nous pourrions ajouter cela à titre d'observation, et nous soumettrons la version définitive au comité de direction aux fins d'approbation, pour que nous n'ayons pas à nous pencher de nouveau sur le projet de loi.

Est-ce que tous les membres sont d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Très bien.

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie sincèrement de vos efforts dans le cadre de cette étude, et je remercie tous mes collègues. Quand croyez-vous que le rapport sera disponible? S'il est prêt aujourd'hui ou demain, pourrions-nous l'accepter à l'unanimité?

Le président : Il ne sera pas prêt aujourd'hui. J'ai demandé, mais nous ne pourrons le terminer aujourd'hui. Il sera livré demain.

Le sénateur Mitchell : S'il nous était remis demain et que nous l'approuvions à l'unanimité, nous pourrions nous en occuper demain. Ensuite, jeudi, nous pourrions traiter ce dossier, à l'unanimité, vu qu'il a fait l'objet de nombreux débats, notamment.

Le président : Je ne crois pas que notre caucus s'y oppose. Je vais vérifier encore une fois aujourd'hui; nous avons des réunions de caucus. J'en ai déjà parlé auparavant à notre caucus, c'est-à-dire de le faire avancer lorsqu'il sera présenté en Chambre.

Le sénateur Mitchell : Si nous pouvions le terminer d'ici jeudi, le gouvernement pourrait s'en occuper pendant la pause de deux semaines, et ensuite, nous pourrions traiter ce dossier à notre retour.

Le sénateur Plett : Vous avez raison, monsieur le président, nous allons en discuter à notre réunion de caucus. Je trouve étrange que nous puissions terminer la troisième lecture d'un projet de loi de cette importance en un jour, mais voyons voir ce qui se passera.

Le président : Nous en avons déjà discuté. Les membres du comité sont-ils d'accord pour que je fasse rapport au Sénat du projet de loi, tel qu'amendé, accompagné d'observations?

Des voix : D'accord.

(La séance est levée.)

APPEARING

Tuesday, March 27, 2018

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Tuesday, March 27, 2018

Transport Canada:

Helena Borges, Associate Deputy Minister (retired);

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director.

COMPARAÎT

Le mardi 27 mars 2018

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Le mardi 27 mars 2018

Transports Canada :

Helena Borges, sous-ministre déléguée (à la retraite);

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé.